www.wojsko-polskie.pl/3fo/

Czasopismo Marynarki Wojennej

NR 5/6 (167/168) MAJ/CZERWIEC 2023

BANDERA

ISSN 0209-1070

Morska pięść „Anakondy”
„Baltops-23” – pokaz siły NATO

Święto Marynarki Wojennej

Zgodnie z ceremoniałem morskim, obchody marynarskiego święta rozpoczęto od podniesienia wielkiej gali banderowej na okrętach. Tradycyjnie, zwieńczyło ono obchody Dni Morza.

Na Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni, przed Okrętem-Muzeum ORP „Błyskawica”, odbył się uroczysty apel. *Marynarze, jestem z was dumny, dziękuję za waszą służbę, życzę wam tylko pomyślnych wiatrów, stopy wody pod kilem i zawsze przyjaznych portów* – podkreślił dowódca generalny RSZ gen. broni Wiesław Kukuła.

Podczas składania, w asyście wojskowej, wiązanek kwiatów przed pomnikiem Polski Morskiej, z pokładu ORP „Błyskawica” oddano salut świąteczny liczący 21 strzałów armatnich.

Na Molo Południowym odbył się piknik marynarski. Można było zapoznać się z uzbrojeniem i wyposażeniem wojskowym, obejrzeć pokazy musztry paradnej i ratownictwa morskiego czy posłuchać występu Orkiestry Reprezentacyjnej MW. Do zwiedzania udostępniono korwetę patrolową ORP „Ślązak”, niszczyciel min ORP „Mewa” oraz mały okręt rakietowy ORP „Piorun”.

W Świnoujściu odbył się morski festyn rodzinny. Jego uczestnicy mogli wejść na pokład wybranych okrętów 8. Flotylli Obrony Wybrzeża oraz podziwiać występy artystyczne i pokazy dynamiczne.

Uczczono pamięć o poprzednikach. Zapalono znicze na grobach m.in. byłych dowódców MW, a w Kościele Garnizonowym MW na Oksywiu odsłonięto tablicę poświęconą zwycięskiej bitwie na Zalewie Wiślanym, stoczonej w 1463 roku z Zakonem Krzyżackim.

FOT. PIOTR LEONIAK/3. FO

Szanowni Czytelnicy!

Tradycje polskiej floty wojennej są nierozerwalnie związane z narodzinami niepodległej Rzeczypospolitej, walką o jej miejsce na mapie Europy, epopeją zmagań podczas II wojny światowej oraz z czasem powojennych represji w tzw. okresie stalinowskim. Tegoroczne Dni Morza oraz jubileusz 70. rocznicy powstania Muzeum MW były okazją do przybliżenia społeczeństwu historii oraz współczesności morskiego rodzaju sił zbrojnych – jednego z filarów obronności państwa.

Prezentujemy fotoreportaże z manewrów „Anakonda-23”, „Baltops-23” oraz „Renegade/Sarex-23”, które były demonstracją gotowości krajów NATO do współdziałania i zdecydowanej, solidarnej obrony w razie jakiegokolwiek aktu napaści.

O nowych wyzwaniach, obecnych dokonaniach i przyszłości polskiej hydrografii morskiej opowiada, w rubryce „Zawód marynarz”, dowódca Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej kmdr Marek Czarnecki.

Z półroczną misją zawitał do Polski włoski niszczyciel rakietowy obrony powietrznej ITS „Caio Duilio”, który wzmocnił potencjał naszych sił zbrojnych w zakresie wykrywania, śledzenia oraz zwalczania celów napadu lotniczego i rakietowego.

Polecamy także: pierwszy odcinek przeglądu współczesnych okrętów desantowych, drugą część raportu sekretarza generalnego NATO, kolejny odcinek „Kart naszej historii 1918-2023” oraz „Na morskim widnokręgu”, artykuły z cyklów „81 lat po Pearl Harbor” i „Morskie skrzydła Rzeczpospolitej”, a także rubrykę „Opowieści z kubryka”, gdzie wraz z załogą ORP „Iskra” opływamy dookoła świat.

Życzymy miłej lektury.
Redakcja

BANDERA

2 **E. GÓRSKA |** Dowodzenie to odpowiedzialność
5 **K. SARAPUK |** Zakończyli misję w SNMG-1
6 **K. SARAPUK |** Święto Konstytucji 3 maja. Nominacje generalskie
7 **K. SARAPUK |** Hydrografowie w Monako
7 **K. SARAPUK |** Hala dla „Mieczników”
8 **K. KAMIŃSKA, K. SARAPUK |** Pokaz siły NATO
10 **S. LIPIECKI |** „Caio Duilio”, czyli włoski „parasol” nad Polską
14 **S. ZARYCHTA |** Raport roczny sekretarza generalnego NATO, cz. 2
16 **K. KAMIŃSKA, K. SARAPUK |** 70 lat dachu dla historii polskiej floty, cz. 2
18 **M. KONARSKI |** Morskie skrzydła Rzeczpospolitej, cz. 26
20 **K. KAMIŃSKA |** Morska pięść „Anakondy”
22 **S. LIPIECKI |** Współczesne okręty desantowe. Uniwersalne i niezbędne, cz. 1
26 **J. BĘDŹMIROWSKI |** Polska Marynarka Wojenna od niepodległości do współczesności, cz. 3
30 **S. LIPIECKI |** Na morskim widnokręgu. Podwodna gra flot państw „trójkąta pacyficznego”, cz. 2
34 **S. LIPIECKI |** 81 lat po Pearl Harbor. Symbol amerykańskiej niezłomności, cz. 9
38 **L. DERLACZ |** Pod żaglami „Iskry” na krańce świata, cz. 16
40 **K. KAMIŃSKA |** Wspomnienie o kapelmistrzu. Kochał to, co robił

WOJSKOWY INSTYTUT WYDAWNICZY

BANDERA

Czasopismo Marynarki Wojennej

WYDAWCA:
3. Flotylla Okrętów przy współpracy z Wojskowym Instytutem Wydawniczym

REDAKTOR WYDANIA:
Sławomir J. Lipiecki

REDAGUJE ZESPÓŁ:
Antoni Ciejpa, Edyta Górska, Katarzyna Kamińska, Sławomir J. Lipiecki, Kamil Sarapuk

Stali współpracownicy:
kmdr ppor. **Robert Biernaczyk**, kmdr ppor. **Marcin Braszak**, kmdr ppor. **Piotr Dulas**, st. chor. szt. mar. **Piotr Leoniak**, kmdr ppor. **Grzegorz Lewandowski**, kmdr por. rez. **Radosław Maślak, Krzysztof Miłosz**, **bsmt Michał Pietrzak**, st. chor. szt. mar. **Marcin Purman**, kmdr ppor. **Anna Sech**

Skład i łamanie:
Antoni Ciejpa

Korekta:
Edyta Górska, Anna Szymczak

Adres redakcji:
81-103 Gdynia
Rondo Bitwy pod Oliwą 1
tel. +48 261 26 62 07
e-mail: zrwmw.bandera@ron.mil.pl

WSPÓŁPRACA:

Dyrektor Wojskowego Instytutu Wydawniczego:
p.o. Izabela Borańska-Chmielewska,
tel. +48 261 84 92 12;

Redaktor naczelna „Polski Zbrojnej”:
Izabela Borańska-Chmielewska,
tel. +48 261 84 92 12;

Kierownik Składu Komputerowego i Grafiki:
Marcin Dmowski,
tel. +48 261 84 94 98;

Wojskowy Instytut Wydawniczy:
00–909 Warszawa
Aleje Jerozolimskie 97
faks: +48 261 84 94 59
e-mail: sekretariat@zbrojni.pl

Druk:
Drukarnia Zespołu Redakcyjno-Wydawniczego Marynarki Wojennej (zam. nr 122/D/2023)

Numer zamknięto: 30 czerwca 2023 r.

Czasopismo dostępne w wewnętrznym kolportażu wojskowym

Na okładce:
Okręt dowodzenia siłami obrony przeciwminowej ORP „Kadm. X. Czernicki” (511) – zdj. SNMCMG-1

Dowodzenie to odpowiedzialność

Z komandorem Markiem Czarneckim, dowódcą Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej, rozmawia Edyta Górska.

Czym Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego MW wyróżnia się wśród innych dywizjonów 3. Flotylli Okrętów?

Mamy podobne struktury organizacyjne, wykonujemy część takich samych przedsięwzięć i uczestniczymy wspólnie w ćwiczeniach organizowanych na szczeblu 3. FO, w manewrach i wielostronnych operacjach morskich, w tym we współpracy z siłami morskimi NATO. Wszyscy kładziemy duży nacisk na wyszkolenie załóg na jak najwyższym poziomie. Innymi słowy, w zależności od potrzeb i decyzji przełożonych, realizujemy w dywizjonie także zadania inne niż hydrograficzne. Jednak to, co nas wyróżnia, to wykonywanie realnych prac pomiarowych na polskich obszarach morskich – zbieramy dane i opracowujemy je, współodpowiadamy bowiem za bezpieczeństwo żeglugi, co jest dla nas zadaniem priorytetowym. Jest to szczególnie ważne na akwenach płytkowodnych, gdzie nawigują także duże jednostki pływające. Wiarygodna informacja odnośnie głębokości na konkretnej trasie czy torze wodnym może zapobiec np. wejściu na mieliznę. Dodam, że praktycznie każde wyjście okrętu dZH MW na prace hydrograficzne wiąże się ze znalezieniem nowego obiektu, który stanowi potencjalną przeszkodę nawigacyjną. Nowoczesny sprzęt jest niezbędny, ale niezwykle ważni są przede wszystkim obsługujący go specjaliści. Doświadczenia zebrane przez nich podczas wykonywania zadań na morzu są najcenniejsze.

Okręty dywizjonu mogą pochwalić się wieloma unikatowymi znaleziskami.

Na koncie mamy spektakularne odkrycia. Wrak liniowca pasażerskiego „Steuben” został odnaleziony przypadkowo w trakcie wykonywania rutynowych prac hydrograficznych przez ORP „Arctowski” w maju 2004 roku. Tej jednostki bezskutecznie szukał dr Robert Ballard – geolog morski, oceanograf, poszukiwacz wraków (w 1985 roku odnalazł na Atlantyku wrak „Titanica”). Na identyfikację „Steubena” za pomocą pojazdu podwodnego został wysłany ORP „Heweliusz”, którym wówczas dowodziłem. Było to bardzo ciekawe doświadczenie, ponieważ byliśmy pierwszymi ludźmi, którzy widzieli ten zatopiony niemiecki statek za pomocą kamery. Spoczywa on na głębokości 70 m, gdzie jest bardzo ciemno – widoczność to kilka metrów. Sterowany z pokładu okrętu pojazd podwodny ROV natrafił na kilkudziesięciometrową wyrwę po wybuchu torpedy. Podążaliśmy wzdłuż niej, obserwując wrak. Zrobiło to na załodze i na mnie duże wrażenie. Nasze okręty odnalazły jeszcze wiele innych wraków z czasów II wojny światowej, w tym samolot Junkers Ju-88-A4 (zweryfikowany przez ORP „Arctowski” w styczniu 2013 roku). W 2006 roku wrak lotniskowca „Graf Zeppelin”, odnaleziony przez inną jednostkę, zweryfikował ORP „Arctowski”. Załogi naszych okrętów przeprowadziły szczegółowe badania wraków także innych statków z tego okresu, takich jak: „Goya”, „Wilhelm Gustloff” czy „Franken”. Nie jesteśmy morskimi odkrywcami, wykonujemy na co dzień żmudną pracę, polegającą na zbieraniu danych do produkcji map morskich. Wraki są niejako „wisienką na torcie” – wykrywamy je przy okazji zwykłych działań. Nas interesują jako tzw. przeszkody nawigacyjne.

Dysponujecie nowoczesnym, wysoce wyspecjalizowanym sprzętem.

O tym, jaki sprzęt otrzymujemy, decyduje instytucja ekspercka, którą jest Biuro Hydrograficzne MW. Oczywiście, w miarę możliwości, sugerujemy, jakie wyposażenie chcielibyśmy otrzymać. Wybór dokonywany jest po bieżącej analizie zadań stojących przed dywizjonem i wymogów wynikających z przepisów i realnych potrzeb. Otrzymujemy sprzęt naprawdę na najwyższym światowym poziomie. Wykorzystujemy w naszej pracy szeroki wachlarz najnowocześniejszych urządzeń hydroakustycznych, dostępnych na rynku. Są to: echosondy wielowiązkowe, sonary holowane i autonomiczne pojazdy nawodne (mały portowy oraz pełnomorski). Posiadamy też wyspecjalizowane drony. Dzięki pojazdom nawodnym, które mogą pracować także autonomicznie, efektywność naszych okrętów hydrograficznych znacznie wzrośnie. To jest bez wątpienia przyszłość badań hydrograficznych, przynosząca większe możliwości w zakresie wykonywania zadań dywizjonu.

Jak pan motywuje podwładnych do efektywnego działania?

Przyjmuje się nieraz, że zaangażowanie podwładnych w swoją pracę to norma, nad którą przechodzi się do porządku dziennego. Uważam, że zasługuje ono na uznanie i docenienie. Warto okazać, że jestem, jako dowódca, zadowolony z poziomu realizacji zadań, które stawiam. To jest silnie motywujące. Czasami wystarczy słowo „dziękuję”. Dla mnie jest istotne pozostawianie mojej dywizjonowej załodze pewnej swobody w sposobie wykonywania zadania. Stawiam zadanie i oczekuję, że podwładny zaskoczy mnie sposobem jego wykonania. Moi ludzie wiedzą, że mają możliwość kreatywnego podejścia do konkretnych zagadnień. Mogą je rozwiązać w sposób niestandardowy, ale zgodnie z przepisami, i często okazuje się, że ich rozwiązania można wdrożyć do dalszej działalności służbowej, ponieważ wnoszą coś nowego. Każdy dowódca powinien starać się stwarzać optymalne warunki do pełnienia służby, co będzie skutkowało lojalnością i oddaniem jego podwładnych. W trakcie kariery oficerskiej na okręcie zrozumiałem, że tak naprawdę najważniejsze zadanie dla dowódcy to zbudowanie zgranej załogi, co można osiągnąć tylko poprzez: dbanie o ludzi, okazywanie szacunku każdemu oficerowi, podoficerowi i marynarzowi oraz kształtowanie wysokiego morale. To nie oznacza, że nie należy być wymagającym w stosunku do załogi. Kiedy podwładni są zmotywowani i cechuje ich samodyscyplina, wtedy można więcej od nich wymagać, ponieważ rozumieją cel wykonywanych zadań. Wykonują je wówczas chętnie i z zaangażowaniem. Oczywiście nie ma takiej możliwości, aby wszyscy w taki sposób myśleli i działali. Niemniej, celem dowódcy powinno być to, aby gros załogi było autentycznie oddane służbie. Moją misją jako dowódcy jest, aby każdy, kto służy w naszej jednostce przychodził do niej codziennie z poczuciem satysfakcji oraz z uśmiechem na twarzy.

FOT. EDYTA GÓRSKA, RADOSŁAW PIOCH, DAMIAN PRZYBYSZ, MACIEJ KULA/ARCHIWUM DZH MW

Polscy hydrografowie morscy to specjaliści wysokiej, światowej klasy.

Bez zbędnej skromności mogę potwierdzić tę opinię także z osobistego doświadczenia, jak i z licznych kontaktów z hydrografami zagranicznymi. W 1999 roku uczestniczyłem w Międzynarodowym Kursie Hydrografów Morskich w Stanach Zjednoczonych, który był prowadzony przez instruktorów, których wiedza i doświadczenie nie odbiegały od posiadanych przez polskich specjalistów. Nie mieliśmy tylko tak nowoczesnego sprzętu, jak oni wówczas. Zaznaczę, że obecnie młodzi oficerowie, rozpoczynający służbę w dZH MW, są wdrażani do wykonywania obowiązków, ucząc się od wyszkolonych kolegów-specjalistów oraz odbywając kursy specjalistyczne w AMW, gdzie wykładowcami są często nasi oficerowie.

Czy obecne dowodzenie dywizjonem jest bardziej wymagające od dowodzenia okrętem?

Odpowiadam teraz nie za jeden okręt oraz jedną załogę, ale za trzy duże okręty, pięć mniejszych jednostek pływających oraz całą kadrę i pracowników RON. Dowodzenie dywizjonem okrętowym z podległymi mu pododdziałami brzegowymi to bez wątpienia duże wyzwanie. Czasami jednak bardziej martwię się o okręt na morzu, bo nie mam wtedy wpływu na decyzje tam podejmowane. Ale wiem też, że zadania wykonują dobrze wyszkoleni, odpowiedzialni oficerowie. Podczas instruktażu przed wyjściem na morze przekazuję dowódcom okrętów, że absolutnym priorytetem dla mnie i dla nich w czasie pokoju jest bezpieczeństwo ludzi – załogi oraz osób dodatkowo zaokrętowanych. Z kolei w czasie wojny najważniejsze jest przede wszystkim wykonanie zadania. Przed wielu laty, jako podchorąży i młody oficer miałem marzenie, żeby zostać dowódcą okrętu. Było to dla mnie wówczas szczytem kariery, ale wydawało się mało realne. Jednak to marzenie spełniło się szybko i wtedy pomyślałem, że wszystko inne, co mnie spotka w służbie, będzie tylko wartością dodaną. Okres dowodzenia okrętem wspominam jako najciekawszy. Wychodząc na morze zostawiamy za sobą wszystkie przyziemne problemy. Tam czeka na nas zadanie do wykonania, załoga wchodzi w stały rytm wachtowy, a dowódca ma poczucie, że jest pierwszy po Bogu i spoczywa na nim ogromna odpowiedzialność, ponieważ od jego decyzji zależy los podwładnych. Jednak po dobrze wykonanym zadaniu odczuwa się satysfakcję, która jest namacalna.

Dywizjon zabezpiecza także szkolenie podchorążych gdyńskiej Akademii Marynarki Wojennej na morzu.

Praktyki odbywają się na naszym okręcie szkolnym – barkentynie ORP „Iskra”. Zajęcia prowadzą instruktorzy z AMW oraz załoga okrętu. Jak każda szanująca się marynarka wojenna, szkolenie młodych wilków morskich rozpoczynamy od żaglowca, na którym poznają oni prawdziwe życie okrętowe. Codzienne stałe obowiązki, takie jak: sprzątanie i mycie pokładu, praca z olinowaniem i ożaglowaniem oraz nauka Regulaminu Służby na Okrętach MW mają na celu kształtowanie charakterów podchorążych, którzy potem mają sprostać trudnej służbie oficera morskiego. Taka praktyka często weryfikuje czy ktoś się nadaje do służby na okrętach, czy nie. Uważam, że przyszły oficer po odbyciu takich praktyk stanie się lepszym, bardziej wartościowym dowódcą w przyszłości. Po swojej dwumiesięcznej praktyce okrętowej, schodząc z pokładu powiedziałem: „Nigdy więcej”, ale po tygodniu byłem gotowy wyjść w kolejny rejs.

Dlaczego wybrał pan służbę w MW oraz hydrografię morską?

Morze fascynowało mnie od dzieciństwa. W okresie nauki w liceum rozmawiałem z podchorążym gdyńskiej Akademii MW – absolwentem mojego liceum, wówczas skrystalizowały się moje plany, co do wyboru uczelni. Kiedy widywałem marynarzy, ich wizerunek i magia morza ujmowały mnie. Ciekawą perspektywą były atrakcyjne praktyki zagraniczne – rejsy po Morzu Śródziemnym i zwiedzanie portów. W trakcie studiów moją pasją była nawigacja, której się poświęciłem. Działając w uczelnianym Kole Nawigacyjnym przez kilka lat, uczestniczyłem w wielu konferencjach naukowych i realizowałem różne projekty. Chciałem się związać z jednostką, która zajmuje się nawigacją morską i kwestiami z tym powiązanymi. Na V roku studiów zostałem zaproszony na rozmowę z dowódcą okrętu hydrograficznego ORP „Heweliusz”, a mając prawo wyboru pierwszego miejsca służby, zdecydowałem się właśnie na ten okręt. Rozpoczęłam służbę w pionie hydrograficznym, gdzie wdrażałem się w tajniki wiedzy hydrograficznej. Po czterech latach zostałem zastępcą dowódcy, a po ośmiu – dowódcą okrętu. Na ORP „Heweliusz” uczestniczyłem w różnych wyjściach, w tym na sondaże i akcje poszukiwawczo-ratownicze. Były także rejsy zagraniczne. W czasie mojej kariery dowódczej poszukiwaliśmy np. wraku okrętu podwodnego ORP „Orzeł” na Morzu Północnym. Dowodzenie, w każdym aspekcie, to honor i zaszczyt, ale i odpowiedzialność za podwładnych.

Komandor **MAREK CZARNECKI** ukończył studia na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii MW w Gdyni w 1994 roku. Służbę rozpoczął w Dywizjonie Zabezpieczenia Hydrograficznego MW na okręcie hydrograficznym ORP „Heweliusz”. Zajmował stanowiska: oficera hydrologa w grupie hydrograficznej, starszego oficera w grupie hydrograficznej, dowódcy działu nawigacyjnego oraz zastępcy dowódcy ORP „Heweliusz”. W 2002 roku objął stanowisko dowódcy ORP „Heweliusz”, które zajmował do 2007 roku. Podczas dowodzenia okrętem został dwukrotnie wyróżniony tytułem i odznaką „Wzorowy dowódca”. Następnie wyznaczono go na stanowisko szefa szkolenia dZH MW. Z kolei w 2010 roku przejął obowiązki szefa sztabu dywizjonu, a w 2016 roku objął stanowisko dowódcy dZH MW. Ukończył m.in.: Kurs Hydrografów Morskich kat. „B” (AMW Gdynia, 1995 rok), specjalistyczny kurs językowy (San Antonio, USA, 1999 rok), Międzynarodowy Kurs Hydrografów Morskich (Stennis Space Center, Gulfport, USA, 1999 rok) oraz studia podyplomowe – kierunek „Dowodzenie siłami morskimi” (AMW Gdynia, 2005 rok). Od 2004 do 2008 roku był przewodniczącym polskiej delegacji w stałej grupie roboczej NATO (Bruksela, Belgia).

Wizyta dowódcy 6. Floty USA w COM-DKM

Polską Marynarkę Wojenną odwiedził – 13 czerwca – dowódca 6. Floty USA wiceadm. Thomas E. Ishee (jednocześnie dowodzący Naval Striking and Support Forces NATO – STRIKFORNATO). Wizyta była związana z trwającymi od 4 do 16 czerwca ćwiczeniami „Baltops-23”.

Podczas pobytu w Gdyni amerykański dowódca spotkał się m.in. z inspektorem MW wiceadm. Jarosławem Ziemiańskim, dowódcą Centrum Operacji Morskich-Dowództwa Komponentu Morskiego wiceadm. Krzysztofem Jaworskim oraz szefem Zarządu Uzbrojenia Inspektoratu MW kadm. Włodzimierzem Kułaginem. W trakcie wizyty zapoznano wiceadm. Thomasa E. Ishee ze strukturą, wyposażeniem oraz zadaniami jednostek MW. Ponadto spotkanie stanowiło okazję do omówienia kwestii bieżących oraz perspektyw dalszej bliskiej współpracy w ramach NATO.

W skład 6. Floty USA wchodzi około 40 okrętów, 175 samolotów i 21 tys. personelu. Okrętem flagowym związku taktycznego jest obecnie okręt dowodzenia typu Blue Ridge USS „Mount Whitney” (LCC-20).

Morski epizod „Renegade/Sarex-23”

Wydzielone siły 3. FO i 8. FOW, a także Brygady Lotnictwa MW i Morskiego Oddziału Straży Granicznej wzięły udział – od 17 do 26 maja – w morskiej części ćwiczenia „Renegade/Sarex-23”. Akcję koordynowało Centrum Operacji Morskich-Dowództwo Komponentu Morskiego w Gdyni.

Jeden z epizodów manewrów obejmował podjęcie akcji poszukiwawczo-ratunkowej po otrzymaniu zgłoszenia o wejściu jednostki na mieliznę. Na zbiornikowcu, który był podgrywany przez ORP „Toruń”, doszło do rozszczelnienia kadłuba. Konieczne było zabezpieczenie wycieku, a następnie zebranie substancji ropopochodnej z powierzchni wody. Kolejnym elementem morskiego epizodu ćwiczeń było podjęcie rozbitka z uszkodzonego okrętu przy pomocy śmigłowca W-3WARM „Anakonda”. Do akcji włączono specjalistyczną jednostkę Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz specjalistów z gdyńskiego Urzędu Morskiego.

Celem tego realizowanego cyklicznie przedsięwzięcia było sprawdzenie współdziałania Sił Zbrojnych RP oraz instytucji cywilnych w ramach systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa, przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza, a także prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratunkowych zarówno na lądowym, jak i na morskim obszarze odpowiedzialności.

Organizatorem „Renegade/Sarex-23” było Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych (DORSZ) w Warszawie.

Okręty elitarnego SNMG-1 zacumowały w Gdyni

Do gdyńskiego portu – 26 maja – weszły okręty Stałego Zespołu Okrętów NATO Grupa 1 (ang. Standing NATO Maritime Group 1 – SNMG-1). Elitarnym natowskim zespołem dowodził kadm. Thorsten Marx z Deutsche Marine.

W skład SNMG-1 wchodziły: niemiecka fregata rakietowa FGS „Mecklenburg-Vorpommern” (okręt flagowy), portugalska fregata rakietowa NRP „Bartolomeu Dias”, niderlandzka fregata rakietowa HNLMS „Van Amstel”, polska fregata rakietowa ORP „Gen. T. Kościuszko” oraz hiszpańska fregata rakietowa ESPS „Alvaro de Bazan”.

Sojusz północnoatlantycki utrzymuje w stałej rotacyjnej służbie cztery zespoły okrętów. Ich zadaniem jest demonstrowanie solidarności państw członkowskich NATO oraz zapewnienie bezpieczeństwa strategicznych morskich szlaków komunikacyjnych.

Delegacja dowództwa SNMG-1 złożyła wizytę w siedzibie Centrum Operacji Morskich-Dowództwie Komponentu Morskiego, gdzie przyjął ją wiceadm. Krzysztof Jaworski, a także w gdyńskiej 3. Flotylli Okrętów, gdzie odbyło się spotkanie z zastępcą dowódcy 3. FO kmdr Przemysławem Karasiem.

Wizyta miała charakter roboczy, a jej głównym celem było uzupełnienie zapasów. Okręty opuściły gdyński port 30 maja.

FOT. P. LEONIAK/3. FO, D. PRZYBYSZ/3. FO, ARCHIWUM COM-DKM

BANDERA

Zakończyli misję w SNMG-1

Dobiegła końca półroczna misja fregaty rakietowej typu Oliver Hazard Perry ORP „Gen. T. Kościuszko” (FFG-273) w składzie Stałego Zespołu Okrętów NATO Grupa 1 (Standing NATO Maritime Group 1 – SNMG-1).

Po przebyciu blisko 30 tysięcy mil morskich oraz 175 dniach działalności operacyjnej na morzu – 29 czerwca – okręt, dowodzony przez kmdr. por. Łukasza Zarembę, powrócił do macierzystego portu wojennego w Gdyni.

W uroczystym powitaniu jednostki wzięli udział: szef Zarządu Morskiego – zastępca Inspektora Marynarki Wojennej kadm. Mirosław Jurkowlaniec, zastępca dowódcy Centrum Operacji Morskich – zastępca dowódcy Komponentu Morskiego kadm. Wojciech Sowa, dowódca 3. Flotylli Okrętów kmdr Andrzej Ogrodnik, dowódca Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej kmdr Andrzej Szczotka oraz dziekan Dekanatu Marynarki Wojennej ks. kmdr Zbigniew Reńko, a także licznie zgromadzone rodziny członków załogi powracającej z misji polskiej fregaty.

W trakcie misji wychodziliście naprzeciw zagrożeniom oraz dynamice zmian, stojąc na straży europejskiego bezpieczeństwa morskiego – podkreślił kadm. Wojciech Sowa. *Demonstrowaliście polską banderę, gotowość do wywiązywania się z sojuszniczych zobowiązań oraz zdolność do wykonywania zadań w składzie Sił Szybkiego Reagowania NATO.*

Uczestnictwo polskiego okrętu w międzynarodowym zespole okrętów dało możliwość zaprezentowania naszej MW jako dobrze przygotowanego i efektywnego partnera sił morskich państw NATO. Załoga ORP „Gen. T. Kościuszko” wraz z komponentem lotniczym (śmigłowcem ASW Kaman SH-2G *Super Seasprite*) wzięła udział w kilkunastu międzynarodowych ćwiczeniach morskich, w tym: „Arctic Dolphin-23”, „Dynamic Mongoose-23”, „Joint Warrior-23”, „Dynamic Guard-23”, a także największych, odbywających się już od 50 lat manewrach „Baltops-23”.

Według najwyższych władz NATO oraz polskich, zadanie zostało wykonane na ocenę wzorową – podkreślił kadm. Mirosław Jurkowlaniec. *To była naprawdę świetna marynarska robota.*

Polski okręt dołączył 6 stycznia do składu SNMG-1 w holenderskim Den Helder. Dla załogi ORP „Gen. T. Kościuszko” była to pierwsza misja w tym zespole. W 2016 roku jednostka operowała w bliźniaczym Stałym Zespole Okrętów NATO Grupa 2.

Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Jubileusz świnoujskiego 12. dTR

Z okazji 58. rocznicy utworzenia 12. Wolińskiego Dywizjonu Trałowców odbył się uroczysty apel. Na okrętach podniesiono wielką galę banderową.

Podsumowano rolę i znaczenie jednostki oraz nawiązano do perspektywy pozyskania trzech niszczycieli min typu Kormoran II, które zostaną zbudowane przez gdańską stocznię Remontowa Shipbuilding S.A.

Czeka nas złożony proces wdrożenia do służby jednych z najnowocześniejszych obecnie na świecie jednostek obrony przeciwminowej proj. 258 – podkreślił dowódca 12. dTR kmdr por. Sławomir Góra. *Priorytetem będzie przygotowanie przyszłych załóg do objęcia obowiązków na nowo budowanych okrętach, które już w latach 2026-27 zasilą nasz dywizjon. Uzyskamy wówczas szereg nowych możliwości w zakresie budowania gwarancji bezpieczeństwa państwa, szczególnie w jakże ważnym aspekcie bezpieczeństwa morskiego.*

W uroczystości wziął udział m.in. zastępca dowódcy świnoujskiej 8. Flotylli Obrony Wybrzeża kmdr Jarosław Kukliński, który stwierdził, że siły 12. Wolińskiego Dywizjonu Trałowców potwierdzają swoje świetne wyszkolenie podczas działań minowych i przeciwminowych, także w układzie sojuszniczym.

FOT. P. LEONIAK/3. FO, M. PURMAN/8. FOW

Nominacje generalskie

Na zdjęciu od lewej: gen. broni Jarosław Gromadziński, gen. bryg. Romuald Maksymiuk, gen. bryg. Mirosław Bryś, gen. bryg. Dariusz Machula, minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak, prezydent RP Andrzej Duda, gen. bryg. Jerzy Kwika, gen. dyw. Arkadiusz Szkutnik, gen. bryg. Piotr Wagner oraz kadm. Wojciech Sowa

Prezydent RP Andrzej Duda wręczył – 3 maja – siedem nominacji generalskich oraz nominację na stopień kontradmirała, którą otrzymał zastępca dowódcy COM-DKM kmdr Wojciech Sowa. W ceremoni uczestniczył wicepremier Mariusz Błaszczak.

Wuroczystości w Pałacu Prezydenckim w Warszawie wzięli udział także: marszałek Senatu RP Tomasz Grodzki, szefowa Kancelarii Sejmu RP Agnieszka Kaczmarska i szef Sztabu Generalnego WP gen. Rajmund Andrzejczak. Obecny był również dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego kadm. Jarosław Wypijewski.

Prezydent RP Andrzej Duda, nawiązując do 232. rocznicy uchwalenia Konstytucji 3 Maja, podkreślił znaczenie polskiego wojska dla narodu – *To bardzo ważny moment w bardzo ważnym dniu. Ta uroczystość otwiera obchody jednego z najważniejszych narodowych świąt w naszej historii, święta niezwykle ważnego także dla polskiego wojska. To w tej konstytucji polska armia została nazwana tarczą narodu i to wtedy padły słowa ważne do dzisiaj – wojsko jest winne narodowi obronę i bezpieczeństwo, a naród jest winien swojej armii wdzięczność i wsparcie.*

Zwierzchnik Sił Zbrojnych RP podniósł w wystąpieniu istotną rolę trwającej modernizacji polskiej armii. *Dzięki naszej obecności w NATO możemy liczyć na wsparcie sojuszników, ale bezpieczeństwo Polsce powinna zapewnić przede wszystkim nasza, dobrze wyposażona armia. Ta modernizacja jest polskiemu wojsku ogromnie potrzebna. Bez niej nie będzie pewności obrony Rzeczypospolitej. Publiczne pieniądze można wydać na różne cele, ale można je wydać także i na bezpieczeństwo narodowe. I na to są one dzisiaj, przy aprobacie społecznej, wydawane. Trzeba to zrealizować w sposób perfekcyjny* – wskazał prezydent RP Andrzej Duda.

Podczas uroczystości, towarzyszący prezydentowi RP Andrzejowi Dudzie, wicepremier, minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak, wręczył wyróżnionym nominacjami generałom oraz admirałowi „Buzdygany Honorowe Wojska Polskiego". Dokonał także podsumowania ich dotychczasowej służby oraz podziękował im za zaangażowanie w budowaniu bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej. Słowa podziękowania skierował także do rodzin i bliskich oficerów, za trudne do przecenienia wszechstronne wsparcie, które otrzymują od nich na co dzień.

Kultywowanie najlepszych tradycji polskich sił zbrojnych wymaga budowania ich etosu oraz bliskiego związku ze społeczeństwem.

Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Kontradmirał **WOJCIECH SOWA** jest absolwentem Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. W 1990 roku rozpoczął służbę w Dywizjonie Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej, jako hydrolog na ORP „Kopernik". Rok później objął stanowisko starszego oficera hydrografa, a w 1994 roku został dowódcą działu nawigacyjnego. W latach 1996-1998 pełnił obowiązki zastępcy dowódcy, a od 30 września 1998 roku dowódcy okrętu hydrograficznego ORP „Kopernik". Po ukończeniu podyplomowych studiów dowódczo-sztabowych w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, w czerwcu 2003 roku został wyznaczony na stanowisko szefa Pionu Radionawigacji w sztabie Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW. W latach 2006-2010 pełnił obowiązki szefa sztabu – zastępcy dowódcy Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW. 27 sierpnia 2010 roku powierzono mu stanowisko dowódcy Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW. Od 1 kwietnia 2016 roku do 18 marca 2018 roku pełnił obowiązki na stanowisku szefa sztabu 3. Flotylli Okrętów w Gdyni, a następnie (do 31 stycznia 2023 roku) na stanowisku zastępcy dowódcy 3. Flotylli Okrętów. 1 lutego 2023 roku został wyznaczony do objęcia obowiązków na stanowisku zastępcy dowódcy Centrum Operacji Morskich-Dowództwa Komponentu Morskiego Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

Hydrografowie w Monako

Szef Biura Hydrograficznego MW kmdr Dariusz Kolator oraz szef Oddziału Hydrograficznego BHMW kmdr Witold Stasiak uczestniczyli – od 1 do 5 maja – w 3. Zgromadzeniu Ogólnym Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej w Monako.

Ponad 450 delegatów państw członkowskich oraz przedstawicieli instytucji i organizacji współpracujących z IHO (International Hydrographic Organization) zapoznano z trzyletnimi sprawozdaniami z działalności komitetów, podkomitetów oraz regionalnych komisji hydrograficznych. Zostały wskazane również główne kierunki działalności służb hydrograficznych oraz najważniejsze wyzwania stojące przed organizacją. Zatwierdzono rezolucję uznającą istnienie Oceanu Południowego wokół Antarktydy i wyznaczającą jego północną granicę na 60 stopniu szerokości geograficznej południowej, jednocześnie akcentując stanowiska poszczególnych państw członkowskich oraz ewentualne zastrzeżenia. Dużą uwagę zwrócono na koordynację prac w zakresie wprowadzania produktów nautycznych w standardzie S-100.

Żaden pojedynczy kraj nie jest w stanie samodzielnie zapewnić potrzebnej zdolności hydrograficznej dla mórz i oceanów, dlatego wspólnie podejmujemy to, co przekracza nasze indywidualne możliwości – podkreślił dr Mathias Jonas, sekretarz generalny IHO.

FOT. ARCHIWUM BHMW/IHO

W trakcie zgromadzenia BHMW zawarło porozumienie z United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) w zakresie wzajemnej współpracy oraz wymiany produktów i danych hydrograficznych. Ponadto po uzgodnieniu z Instytutem Biochemii i Biofizyki Polskiej Akademii Nauk, szef BHMW kmdr Dariusz Kolator podpisał deklarację o przystąpieniu Polski do Komisji Hydrograficznej Antarktydy (IHO Hydrographic Commission on Antarctica).

Delegacja BHMW wzięła także udział – 15-19 maja – w spotkaniu Morskiej Grupy Roboczej NATO ds. Geoprzestrzennych (NATO GMWG) w Taunton w Wielkiej Brytanii, gdzie mieści się siedziba Biura Hydrograficznego Wielkiej Brytanii (UKHO). Celem zebrania było ustalenie priorytetów w tworzeniu dodatkowych warstw wojskowych (AML), monitorowanie postępów nad pracami realizowanymi przez jej członków, utrzymanie i rozwój specyfikacji AML oraz przygotowanie dokumentów dotyczących standardów dla warstw AML.

Z kolei w Helsinkach (5-9 czerwca) odbyło się 15. Spotkanie Komitetu Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC), w którym wzięło udział ponad 70 przedstawicieli z 29 państw członkowskich IHO oraz obserwatorów ze światowych morskich organizacji i instytucji. W związku z przypadającymi w 2026 roku obchodami 100. rocznicy dołączenia Polski do IHO, szef BHMW kmdr Dariusz Kolator złożył wniosek formalny, aby 18. Spotkanie HSSC odbyło się w naszym kraju.

Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Hala dla „Miecznikó w"

Na terenie PGZ Stoczni Wojennej S.A. w Gdyni odbyła się – 17 czerwca – uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod nową inwestycję w celu modernizacji infrastruktury pod budowę trzech wielozadaniowych fregat rakietowych proj. 106, realizowaną w ramach programu „Miecznik".

W ceremonii uczestniczyli m.in.: wicepremier Jacek Sasin, wiceminister funduszy i polityki regionalnej Marcin Horała, wojewoda pomorski Dariusz Drelich, prezes PGZ Stoczni Wojennej S.A. Paweł Lulewicz, szef Szefostwa Techniki Morskiej IU kmdr Piotr Skóra oraz wiceprezydent miasta Gdyni Marek Łucyk.

Jest planowana budowa nowej hali kadłubowej, w której będą integrowane sekcje kadłuba przyszłych fregat. Osiągnie ona wysokość aż 43 metry, a powierzchnia zabudowy wyniesie prawie 6 tys. m^2. Kiedy powstanie, będzie najwyższą halą w polskim przemyśle stoczniowym i jednym z największych obiektów tego typu w Europie. Ponadto zostanie wzniesiona hala produkcyjna o powierzchni 5 tys. m^2, w której będą funkcjonowały wydziały wyposażeniowe. Start montażu konstrukcji stalowej hali kadłubowej jest przewidywany pod koniec lipca.

Zakończenie inwestycji budowlanych jest planowane na sierpień 2024 roku, zaś w sierpniu tego roku na terenie PGZ Stoczni Wojennej S.A. zostanie rozpoczęta budowa elementów konstrukcji kadłuba dla pierwszego z nowych okrętów dla polskiej MW.

Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

FOT. MAREK BORAWSKI/KPRP

FOT. ARCHIWUM PGZ STOCZNIA WOJENNA S.A.

W jednym szyku

Pokaz siły NATO

W 52. edycji największego ćwiczenia sił morskich sojuszu północnoatlantyckiego pk. „Baltops-23” wziął udział – od 4 do16 czerwca – wydzielony komponent polskiej Marynarki Wojennej. Do armady okrętów na Morzu Bałtyckim dołączyły fregata rakietowa ORP „Gen. T. Kościuszko” (wchodząca wówczas w skład Stałego Zespołu Okrętów NATO Grupa 1) oraz korweta patrolowa ORP „Ślązak” z 3. Flotylli Okrętów im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Gdyni, a także okręt transportowo-minowy ORP „Toruń” z 8. Flotylli Obrony Wybrzeża im. wiceadm. Kazimierza Porębskiego w Świnoujściu. Gdyńska Brygada Lotnictwa MW im. kmdr. por. pil. Karola Trzaski-Durskiego skierowała do ćwiczenia śmigłowiec pokładowy ASW Kaman SH-2G Super Seasprite.

Manewry zostały zorganizowane i dowodzone przez 6. Flotę USA oraz Morskie Siły Uderzeniowe i Wsparcia NATO (Naval Striking and Support Forces NATO – STRIKFORNATO). W „Baltops-23” udział wzięły: Belgia, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Stany Zjednoczone, Turcja, Wielka Brytania oraz Włochy. Warto wspomnieć, że Finlandia pierwszy raz uczestniczyła w nich nie jako państwo partnerskie, ale jako pełnoprawny członek sojuszu. Ćwiczyło łącznie około 50 okrętów, ponad 45 samolotów i 6 tys. żołnierzy z 19 państw NATO oraz jednego kraju partnerskiego – Szwecji.

Manewry podzielono na dwie fazy. Pierwsza wiązała się ze zgrywaniem sił, druga – operacyjna – odzwierciedlała realne działania bojowe. Scenariusze ćwiczeń objęły szerokie spektrum działań – zwalczanie okrętów podwodnych, wojnę minową, strzelania artyleryjskie, obronę przeciwlotniczą, operacje desantowe oraz CSAR (ang. Combat Search and Rescue), czyli poszukiwanie i ratowanie personelu poszkodowanego podczas działań bojowych – m.in. z wykorzystaniem pojazdów bezzałogowych. Duży nacisk położono na pogłębianie interoperacyjności sił morskich państw NATO oraz państw partnerskich w ramach programu „Partnerstwa dla Pokoju” (ang. Partnership for Peace – PfP).

Zgodnie ze scenariuszem, ORP „Ślązak” oraz jednostki SNMG-1 zostały włączone do sił OPFOR, czyli sił przeciwnika (ang. opposing force) – powiedział kmdr ppor. Wojciech Ostalski, dowódca okrętu. *Zrealizowaliśmy kilka epizodów taktycznych z użyciem uzbrojenia, w tym procedury wsparcia ogniowego na ląd (strzelania do celu brzegowego) oraz obrony przeciwlotniczej, manewrowaliśmy w szyku i trenowaliśmy utrzymywanie łączności. Przeprowadziliśmy też tzw. kontrolę żeglugi w ramach przygotowania do operacji blokadowych.*

Jeden z epizodów obejmował ewakuację izolowanego personelu poszkodowanego podczas działań bojowych na morzu. *W ramach operacji poszukiwawczo-ratunkowej „Ślązak” zabezpieczał m.in. żołnierza sił specjalnych,*

FOT. M. PURMAN/8. FOW, P. LEONIAK/3. FO, M. WARDOWSKI/DOB, NATO/SNMG-1, ARCHIWUM 2. DOTRM

który następnie został podebrany z wody na pokład polskiego śmigłowca. Z kolei w fazie taktycznej przeprowadziliśmy tzw. operacje blokadowe – kontrolę żeglugi oraz blokadę dostępu do wyznaczonego rejonu, a także ćwiczenia z przeprowadzania ataków rakietowych, obrony nawodnej i podwodnej oraz szeregu innych działań związanych ze zwalczaniem okrętów potencjalnego przeciwnika – podkreślił kmdr ppor. Wojciech Ostalski.

W tym czasie ORP „Toruń” wykonywał zadania transportu wojsk Sił Zbrojnych RP oraz sił sojuszniczych w ramach grupy desantowej, dowodzonej z włoskiego okrętu desantowego-doku ITS „San Marco”.

To szósta edycja ćwiczeń „Baltops”, w której wziąłem udział. Z roku na rok manewry przybierają na intensywności – stwierdził dowódca ORP „Toruń” kpt. mar. Cyprian Nosewicz. *Nasze działania skupiały się na operacjach amfibijnych. Operowaliśmy we wschodnich partiach Morza Bałtyckiego, głównie na obszarze wód terytorialnych państw Tribaltiki, gdzie uczestniczyliśmy w szeregu operacji*

desantowych. Pierwszy epizod zrealizowaliśmy – wspólnie z ITS „San Marco” – jeszcze w trakcie fazy zgrywania załóg, w rejonie portu Ventspils na Łotwie, gdzie przy pomocy łodzi hybrydowych przeprowadziliśmy desant żołnierzy rumuńskiej piechoty morskiej.

Następnie okręt przeszedł do Gdyni celem uzupełnienia zapasów i zaokrętowania żołnierzy 7. Brygady Obrony Wybrzeża, a stamtąd wypłynął w kierunku Litwy. *W pobliżu Kłajpedy przeprowadziliśmy desant polskich i rumuńskich żołnierzy na łodziach typu RIB. Później, podczas fazy taktycznej ćwiczenia, wzięliśmy udział w rajdzie amfibijnym – dwudniowej operacji na terenie Centralnego Poligonu Sił Powietrznych w Ustce. Siły desantu zostały wyokrętowane przy pomocy pływających transporterów samobieżnych PTSM* – relacjonował dowódca ORP „Toruń”. *Warto dodać, że ważnym elementem szkolenia była współpraca z amerykańskimi nawigatorami JTAC (ang. joint terminal attack controller), którzy byli odpowiedzialni za naprowadzanie lotnictwa udzielającego wsparcia pododdziałom piechoty morskiej.*

Podobnie jak w poprzednich latach, w proces szkolenia były zaangażowane agencje kosmiczne oraz Centrum Kosmiczne NATO (NATO Space Center). W trakcie manewrów zostały uwzględnione takie czynniki jak np. rozbłyski słoneczne, a specjaliści prowadzili symulacje zakłóceń komunikacji i utrudnień dostępu do systemów pozycjonowania spowodowanych działaniami nieprzyjaciela lub pochodzących z przestrzeni kosmicznej.

Dla załogi korwety patrolowej ORP „Ślązak” udział w manewrach to był intensywny czas. *Na morzu spędziliśmy około dwa tygodnie, pokonując ponad 3 tys. mil morskich. Każdą chwilę przeznaczaliśmy na szkolenia i ćwiczenie procedur* – podkreślił kmdr ppor. Wojciech Ostalski. *Nie możemy sobie pozwolić na bezczynność – zawsze staramy się wykorzystać każdą wolną chwilę, nawet jeżeli jest to tylko krótka pauza operacyjna.*

Oficjalne zakończenie ćwiczeń „Baltops-23” odbyło się – 16 czerwca – w Kilonii. Wybór miejsca był nieprzypadkowy, gdyż 14 czerwca Deutsche Marine świętowała 175. rocznicę utworzenia niemieckiej floty. Przebieg manewrów podsumował wiceadm. Thomas E. Ishee, dowódca 6. Floty USA oraz Morskich Sił Uderzeniowych i Wsparcia NATO – *Kwestie zachowania swobody żeglugi i ochrony handlu w rejonie Morza Bałtyckiego pozostają kluczowe dla bezpieczeństwa Europy. Skuteczność działań interoperacyjnych udowodniła, że jako NATO jesteśmy w stanie odstraszać potencjalnych przeciwników i bronić naszego terytorium, jeżeli zajdzie taka konieczność.*

* * *

Ćwiczenia z cyklu „Baltops” (ang. Baltic Operations) są organizowane od 1972 roku. To największe i najstarsze manewry na Bałtyku. Początkowo brały w nich udział wyłącznie siły państw NATO. Polska uczestniczyła w nich jako kraj partnerski od 1993 roku, a od 1999 roku już jako pełnoprawny członek NATO.

Katarzyna Kamińska, Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

„Caio Duilio”, czyli włoski „parasol” nad Polską

Z półroczną misją przybył do Polski niszczyciel rakietowy obrony powietrznej ITS „Caio Duilio” (D 554). Należący do Marina Militare okręt wszedł do portu wojennego w Gdyni 20 maja, skąd będzie operował przez kolejne miesiące. Jego wizyta jest związana bezpośrednio z włosko-polską umową o współpracy w dziedzinie obronności. Zadaniem okrętu będzie zapewnienie kompleksowej (wielowarstwowej) obrony powietrznej nad częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym między innymi wykrywania oraz klasyfikowania statków powietrznych na dalekim dystansie.

Misja włoskiego niszczyciela rakietowego została oficjalnie zaanonsowana przez prezydenta RP Andrzeja Dudę oraz wicepremiera i ministra obrony narodowej Mariusza Błaszczaka, a wcześniej ustalona z szefem włoskiego resortu obrony Guido Crosetto oraz tamtejszymi instytucjami wykonawczymi. Zresztą tego rodzaju przedsięwzięcia w okresie pokoju niemal zawsze wymagają dłuższych obustronnych przygotowań, co jest związane nie tylko z szeroko pojętą logistyką tudzież zasadami pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ale również procedurami użycia uzbrojenia nad obszarem innego kraju, na wypadek wystąpienia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, w ramach ROE (Rules Of Engagement).

Zadania

W tym wypadku procedury skrócono jednak do niezbędnego minimum, choćby z uwagi na napiętą sytuację międzynarodową (w tym – przede wszystkim – toczącą się niedaleko od terytorium RP wojną na Ukrainie). Wybór tego konkretnie okrętu nie był więc przypadkowy, bowiem „Caio Duilio” był – w pewnym stopniu – dostępny niemal „od ręki” i po przejściu przez Kanał Kiloński (Nord-Ostsee-Kanal) mógł od razu skierować się w stronę Gdyni. Co ciekawe, nie była to pierwsza wizyta tego włoskiego niszczyciela rakietowego w Polsce, gdyż gościł on już w Gdyni w październiku 2013 roku, podczas manewrów „Steadfast Jazz 2013”, w trakcie których wchodził w skład jednostek osłony Stałego Zespołu Sił Przeciwminowych NATO Grupa 1 (SNMCMG-1).

W pierwszej fazie misji w Polsce, dowódca niszczyciela kmdr Davide Da Pozzo wraz z delegacją oficerów złożył oficjalną wizytę w Centrum Operacji Morskich-Dowództwie Komponentu Morskiego (COM-DKM), gdzie spotkał się z dowódcą jednostki wiceadm. Krzysztofem Jaworskim oraz w 3. Flotylli Okrętów w Gdyni, gdzie Włochów podjął kmdr Andrzej Ogrodnik, dowódca tego największego w polskiej Marynarce Wojennej związku taktycznego.

1. Włoski niszczyciel rakietowy obrony powietrznej ITS „Caio Duilio” (D 554) wchodzi do portu w Gdyni.
2. Niszczyciele rakietowe obrony powietrznej typu Orizzonte/Horizon są serią czterech okrętów z początku XXI wieku, opracowanych wspólnie przez Francję i Włochy. Obecnie są one filarem sił nawodnych marynarek wojennych obu tych krajów

FOT. S. LIPIECKI, K. SARAPUK, ARCHIWUM 3.FO/8. FOW/COM-DKM; RYS. – S. LIPIECKI

Przez kolejne dni okręt wykonywał rutynowe zadania wzdłuż polskiego wybrzeża, mające na celu m.in. poznanie specyfiki akwenu, na którym przyjdzie mu operować przez następne miesiące. W trakcie rejsu „Caio Duilio” wziął udział w kilku epizodach manewrów NATO „Baltops 2023” oraz złożył wizytę w porcie wojennym w Świnoujściu, gdzie kmdr Davide Da Pozzo spotkał się z dowódcą 8. Flotylli Obrony Wybrzeża kmdr. Piotrem Sikorą.

Od ponownego przejścia okrętu do Gdyni (22 czerwca), ma on dalej operować na Bałtyku, zapewniając naszemu krajowi kompleksową, wielowarstwową obronę AAW (Anti-Aircraft Warfare), w tym przeciwrakietową i przeciwbalistyczną.

Okręt

Niszczyciele rakietowe typu Orizzonte to całkiem spore okręty, aczkolwiek, biorąc pod uwagę amerykańskie czy japońskie jednostki tej klasy tudzież nowe projekty, nie wydają się już obecnie pod tym względem zbyt imponujące. Co więcej, w pewnym zakresie tożsame z nimi brytyjskie niszczyciele rakietowe Type 45 (Daring) także są od nich nieco większe. Długość całkowita kadłuba ITS „Caio Duilio” wynosi 152,9 m (501,6 stóp), szerokość maksymalna na owrężu 21,2 m (69 stóp), a zanurzenie przy wyporności normalnej 7,6 m (24,9 stóp). Ta wynosi – według projektu – 7050 t, przy czym wyporność bojowa (optymalna) sięga 7770 t (maksymalnie ok. 8000 t). Podawana w polskiej literaturze (oraz m.in. Wikipedii) wartość 6635 t jest błędna, prawdopodobnie przepisana z pierwszych planów koncepcyjnych Horizon/Orizzonte, projektowanych wówczas jeszcze jako fregaty rakietowe.

Napęd został rozlokowany w układzie CODOG (Combined Diesel or Gas Turbine). Składa się m.in. z: dwóch turbin gazowych General Electric-Avio LM-2500 o mocy nominalnej 20 600 kW każda, dwóch dwunastocylindrowych silników wysokoprężnych SEMT Pielstick 12 PA6 STC o mocy 4320 kW każdy, czterech agregatów wysokoprężnych Isotta Fraschini VL 1716 T2 ME o mocy 1600 kW każdy, dwóch dwustopniowych przekładni redukcyjnych sprzężonych z wałami napędowymi zwieńczonymi pięciołopatowymi śrubami o zmiennym skoku. Okręt dysponuje dwoma niezależnymi sterami (z półzrównoważonymi płetwami sterowymi), które gwarantują dobrą manewrowość. Do tego dochodzi pomocniczy, dziobowy ster strumieniowy o mocy nominalnej 550 kW. Prędkość marszowa (ekonomiczna) wynosi – według oficjalnych danych – 18 węzłów (z wykorzystaniem wyłącznie silników wysokoprężnych). Idąc z taką prędkością „Caio Duilio” może pokonać ok. 7000 mil morskich. Przy pełnej mocy nominalnej niszczyciel jest w stanie rozpędzić się do prędkości ponad 29 węzłów (nieoficjalnie – ponad 30 węzłów). Zasięg operacyjny włoskiego okrętu, przy prędkości 24-25 węzłów (a więc z wykorzystaniem turbin), wynosi ok. 3500 mil morskich.

Jednostki tego typu dysponują dużym lądowiskiem na rufie (o wymiarach 26,5 m x 20 m

i powierzchni 530 m^2), które wyposażono w system wspomagający lądowanie TC-ASIST kanadyjskiej firmy Indal Technologies i obszernym hangarem (o wymiarach 15 m x 12 m i powierzchni 180 m^2), zamykanym unikatową bramą uchylną (zamiast preferowanej zwykle segmentowej). Dzięki temu „Caio Duilio” może teoretycznie operować z dwoma śmigłowcami, jednak w toku normalnej eksploatacji dysponuje pojedynczą maszyną. Są to śmigłowce średnie NHIndustries NH90 lub (od niedawna preferowane) wielozadaniowe AW101 Merlin. Oba rodzaje śmigłowców są w wersji ASW (Anti-Submarine Warfare, czyli zwalczania okrętów podwodnych), dysponują: rewolwerowymi wyrzutniami boi hydroakustycznych (pasywnych i aktywnych), sonarem zanurzeniowym, detektorem anomalii magnetycznych, głowicą elektrooptyczną z systemem obserwacji czołowej w podczerwieni, radionamiernikiem i urządzeniami EW/ESM/ECM (w tym wczesnego ostrzegania) wraz z wyrzutniami celów pozornych. Ciekawostką jest, że już od końca 2014 roku Marina Militare wykorzystuje również bezzałogowe śmigłowce rozpoznawcze klasy UAV (Unmanned Aerial Vehicle) Schiebel Camcopter S-100, produkcji austriackiej firmy Schiebel Elektronische Geräte GmbH.

Według projektu, stała załoga składa się ze 193 osób, w tym: 27 oficerów, 120 podoficerów i 46 marynarzy. W kalkulacjach tych uwzględniono także zakwaterowanie dodatkowych 37 osób (np. pododdziału sił specjalnych, personelu medycznego i/lub ratowniczego).

AAW po włosku

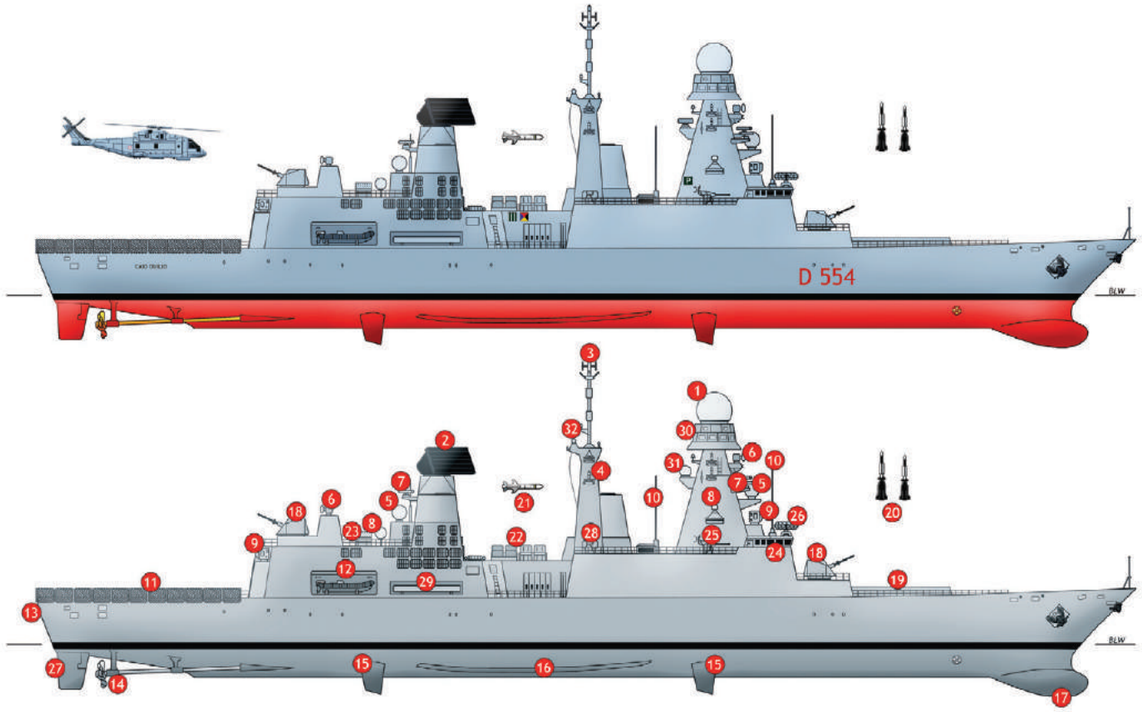
ITS „Caio Duilio” (D 554) należy do mini-serii dwóch niszczycieli obrony powietrznej typu Orizzonte/Andrea Doria. Na co dzień jednostki te stanowią rdzeń sił morskich Włoch. Projekt tych okrętów był – paradoksalnie – owocem fiaska programu projektu europejskiej fregaty NFR-90. Wówczas Francja, Wielka Brytania i Włochy uzgodniły wymagania, jakie ma spełniać nowa jednostka. Głównym zadaniem okrętów miała być obrona przeciwlotnicza. Z czasem, z projektu wycofała się Wielka Brytania, jednak prace kontynuowano. Ostatecznie powstały więc dwa (a nie trzy) osobne typy okrętów, bazujące na tym samym kadłubie, sensorach oraz efektorach: francuski Horizon i włoski Orizzonte. Mimo pewnych ograniczeń, w tamtym czasie jednostki te okazały się dla Marina Militare drogie oraz skomplikowane w budowie (rezygnacja z dwóch kolejnych jednostek w znaczący sposób podniosła koszty prototypu). Z tego powodu Włochy zamówiły jedynie dwa niszczyciele, kierując swoje moce przerobowe w stronę nieco tańszych fregat rakietowych typu FREMM (FRégatE Multi-Mission). Teraz jednak sytuacja uległa zmianie i do 2028 roku jest planowane wprowadzenie do linii dwóch kolejnych, ponad dwukrotnie większych niszczycieli rakietowych (de facto krążowników) w ramach programu DDX.

Zgodnie z założeniami, w toku normalnej eksploatacji każdy z niszczycieli typu Orizzonte

ITS „CAIO DUILIO” (D554) W 2023 ROKU

Podstawowe dane taktyczno-techniczne:

wyporność normalna – 7050 t; wyporność bojowa – 7770 t; długość całkowita – 152,9 m (501,6 ft); szerokość maksymalna – 20,3 m (66,6 ft); zanurzenie średnie – 7,6 m (24,9 ft); napęd – w układzie CODOG (COmbined Diesel Or Gas), dwa zespoły turbin gazowych General Electric-Avio LM2500 o mocy nominalnej 20 600 kW każda, dwa dwunastocylindrowe silniki wysokoprężne SEMT Pielstick 12 PA6 STC o mocy 4320 kW każdy, cztery agregaty wysokoprężne Isotta Fraschini VL 1716 T2 ME o mocy 1600 kW każdy, dwie pięciołopatowe śruby nastawne, dwa stery, pomocniczy ster strumieniowy o mocy nominalnej 550 kW; prędkość maksymalna – +29 węzłów; zasięg operacyjny (nominalny) – 7000 mil morskich/18 węzłów; systemy obserwacji technicznej – zintegrowany CMS-1, wielofunkcyjny radar (MFR) Selex SPY-790 (EMPAR) 3D z anteną AESA, trójwspółrzędny radar obserwacji powietrznej i nawodnej dalekiego zasięgu Selex/Thales S1850M (Typu 1046) SMART-L 3D, D, system wczesnego ostrzegania SIGEN (R-ESM), radar obserwacji nawodnej Selex RAN-30X/I, trzy radary nawigacyjne Selex GEM SPN 753G(v)10, dwa stanowiska kierowania ogniem Selex NA-25X, wielofunkcyjna stacja hydroakustyczna Thales UMS 4110 CL, system przeciwtorpedowy SLAT (Systeme de Lutte Anti-Torpilles) z wyrzutniami celów pozornych CANTO-V i holowanym emiterem szumów Euroslat, system EW/ESM/ESSM NETTUNO 4100, dwa zestawy ECM OTO Melara SCLAR-H do celów pozornych kal. 105 mm, dwie wyrzutnie ECM do celów pozornych CANTRALTO-V systemu przeciwtorpedowego SLAT Sentor, radionamiernik Elite, system obserwacji czołowej w podczerwieni Sagem IRST Vampir MB (IRAS), system NTDS (Link-11/22, Link-16), systemy IFF (Selex SIR R/S), TBS, NAVSAT, INMARSAT (B) i SATCOM (Syracuse III), telefon podwodny, mapa elektroniczna i GPS; uzbrojenie – 1 x Sylver A50 VLS PAAMS (48 komór) do rakiet Aster-30, Aster-30NT, CAMM-ER i Aster-15, 2-4 x 4 wyrzutnie rakiet Teseo Mk-2/A, 2 x 2 wt. kal. 324 mm B515/ Eurotorp MU90 Impact LWT, 3 x kal. 76,2 mm (3”) L/62 OTO Melara Super Rapid, 2 x kal. 25 mm L/80 OTO Melara/Oerlikon KBA, 2 x LW MASS CS-424, 6 x wkm kal. 12,7 mm; statki powietrzne – 1-2 śmigłowce ASW NHIndustries NH90 lub AgustaWestland AW101, BSP; pojazdy podwodne; 2-4 hybrydowe łodzie motorowe Zodiac Hurricane 733; załoga – 193 osoby (plus 37 dodatkowych miejsc).



OPIS: 1 – antena AESA (aktywnego skanowania fazowego) wielofunkcyjnego radaru Selex SPY-790 (EMPAR) 3D; 2 – antena trójwspółrzędnego radaru obserwacji powietrznej i nawodnej Selex/Thales S1850M (Typu 1046) SMART-L 3D, D; 3 – anteny systemu wymiany danych taktycznych NTDS (Link-11/22, Link-16); 4 – anteny systemu EW/ESM/ESSM/ECM; 5 – anteny SHF systemu łączności i nawigacji satelitarnej (NAVSAT); 6 – stanowisko kierowania ogniem Selex NA-25X; 7 – antena radaru nawigacyjnego Selex GEM SPN 753G(v)10; 8 – anteny systemu komunikacji satelitarnej (SATCOM); 9 – anteny systemu WRE NETTUNO 4100; 10 – anteny łączności TBS; 11 – lądowisko dla śmigłowców ASW (NH90 lub AW101) ze wspomaganiem TC-ASIST; 12 – chronione stanowisko dla hybrydowych łodzi motorowych; 13 – holowany emiter szumów Euroslat systemu przeciwtorpedowego SLAT; 14 – dwa wały śrubowe zwieńczone pięciołopatowymi śrubami o zmiennym skoku; 15 – aktywne stabilizatory boczne; 16 – stępka obłowa (przeciwprzechyłowa); 17 – wielofunkcyjna stacja hydroakustyczna Thales UMS 4110 CL; 18 – uniwersalna armata morska kal. 76,2 mm (3”) L/62 OTO Melara „Super Rapid”; 19 – 48-komorowy (6 x 8) moduł wyrzutni pionowych Sylver A50 VLS systemu PAAMS; 20 – rakiety przeciwlotnicze MBDA Aster-30, Aster-30NT, CAMM-ER, Aster-15; 21 – rakiety przeciwokrętowe (8-16 sztuk) Teseo Mk-2/A; 22 – wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych Teseo Mk-2/A; 23 – wyrzutnie celów pozornych CANTO-V systemu przeciwtorpedowego SLAT; 24 – pomost nawigacyjny i główne stanowisko dowodzenia (GSD); 25 – zestaw artyleryjski kal. 25 mm L/80 OTO Melara/Oerlikon KBA; 26 – radar obserwacji nawodnej Selex RAN-30X/I; 27 – płetwy sterowe; 28 – wyrzutnie OTO Melara SCLAR-H do celów pozornych kal. 105-118 mm; 29 – wyrzutnie B515/1 do torped Eurotorp MU-90 Impact LWT; 30 – anteny systemu SIGEN (R-ESM); 31 – antena cywilnego systemu satelitarnego (INMARSAT); 32 – system obserwacji czołowej w podczerwieni Sagem IRST Vampir MB (IRAS).

miał brać w morze 16 pocisków Aster 30 oraz 32 pociski ASTER-15 (łącznie 48 rakiet serii ASTER). Były więc ewidentnie niedozbrojone i to nie tylko na tle innych zachodnich jednostek tej klasy (a w szczególności amerykańskich Arleigh Burke czy japońskich Kongō i Atago), ale również większości nowych fregat rakietowych, z hiszpańską „Álvaro de Bazán” na czele (standardowo 96 rakiet SM-2 i ESSM, z możliwością wzbogacenia arsenału o pociski SM-3, SM-6 i RGM-109 Tomahawk oraz rakietotorpedy VL-ASROC). Tu jednak także zaszły istotne zmiany, gdyż zaraz po napaści Rosji na Ukrainę (24 lutego 2022 roku) postanowiono w istotny sposób zwiększyć siłę ognia i możliwości obrony powietrznej włoskich okrętów. W tym celu Ministerstwo Obrony Włoch oraz MBDA Italy zawarły 28 listopada 2022 roku umowę na dostawę rakiet serii CAMM (w wersji CAMM-ER, a więc o zwiększonym zasięgu), do zestawów lądowych oraz na okręty – do komór bloków wyrzutni SYLVER A50 i A70 VLS systemu PAAMS. Tu pojawił się jednak problem, bowiem wyrzutnie serii SYLVER nie dają możliwości quadpack’owania rakiet CAMM-ER. Wspólnymi siłami MBDA Italy i MBDA UK podjęły wysiłki w celu stworzenia wkładów umożliwiających składowanie dwóch pocisków w jednej komorze (dualpack), choć, według niepotwierdzonych pogłosek, możliwe już jest przechowywanie czterech rakiet (a więc jednak quadpack). Rakiety CAMM uzupełniają, a w przyszłości całkowicie zastąpią podstawową serię pocisków krótkiego zasięgu ASTER-15. Do tego wkrótce dojdą jeszcze rakiety nowej generacji MBDA VL MICA NG. Głównym orężem AAW włoskiego niszczyciela rakietowego są jednak pociski średniego zasięgu MBDA ASTER-30, występujące w dwóch odmianach – bazowej oraz ASTER-30 B1 NT. Mogą one, działając w tandemie z CAMM-ER, zagwarantować bezpieczeństwo przed napadem powietrznym na obszarze powyżej 130 km.

Pozostałe uzbrojenie włoskich niszczycieli składa się z dwóch (lub czterech – w zależności od konfiguracji) poczwórnych wyrzutni do naprowadzanych radiolokacyjnie rakiet przeciwokrętowych średniego zasięgu Teseo Mk 2/A oraz dwóch dwururowych wyrzutni torped kal. 324 mm B515 do torped lekkich klasy LWT Eurotorp MU90 Impact (z zapasem 24 środków ogniowych). Na szczególną uwagę zasługuje tutaj jednak uzbrojenie artyleryjskie. Tworzy je kompleks trzech uniwersalnych armat morskich kal. 76,2 mm (3”) L/62 OTO Melara Super Rapid z systemem Strales i amunicją DART (Driven Ammunition Reduced Time of Flight) CIWS, która pełni rolę obrony przeciwrakietowej bliskiego zasięgu, zdolnej do przechwycenia nawet kilku pocisków rakietowych jednocześnie, na dystansie skutecznym do 6000 m (maksymalnie do 10 000 m)

Przez pół roku ITS „Caio Duilio”, dzięki rozbudowanym środkom do wykrywania i zwalczania zagrożeń, będzie wspierać nasze bezpieczeństwo, wypełniając zadania na Morzu Bałtyckim

z dowolnego stanowiska. System kierowania ogniem opracowano w ten sposób, by armaty mogły pracować w tandemie i to niemal w dowolnym sektorze okrętu (za wyjątkiem rufowego, idealnie wzdłuż linii symetrii kadłuba, gdzie ogień prowadzić może wyłącznie jedno stanowisko). Dodatkowo zwiększenie możliwości zwalczania celów powietrznych (a także morskich i lądowych) gwarantuje amunicja Vulcano 76. Pociski tego rodzaju mogą precyzyjnie razić cele na dystansie ponad 40 km, a więc dwukrotnie dalej niż np. pociski SAPOMER (z ładunkiem zawierającym HEXAL-30). Artylerię uzupełniają dwa zestawy kal. 25 mm L/80 OTO Melara/Oerlikon KBA, dwa zestawy akustyczne LW MASS CS-424 i sześć wielkokalibrowych karabinów maszynowych kal. 12,7 mm.

Mobilne centrum dowodzenia

Systemy radioelektroniczne są – obok solidnej konstrukcji jednostek oraz nowoczesnego lotnictwa pokładowego – najmocniejszym punktem niszczycieli typu Orizzonte. Mimo że jego podstawy nie tworzy amerykański system AEGIS, udało się stworzyć zupełnie przyzwoity, zintegrowany system dowodzenia i zarządzania walką EuroSysNav CMS-1, z naciskiem na kompleksową obronę powietrzną. Jego podstawę tworzy wielofunkcyjny radar (MFR) Selex SPY-790 (EMPAR) 3D z anteną AESA (aktywnego elektronicznego skanowania fazowego) oraz wielofunkcyjny radar obserwacji powietrznej i nawodnej dalekiego zasięgu Selex/Thales S1850M (Typu 1046) SMART-L 3D, D. Do tego dochodzi radar obserwacji nawodnej Selex RAN-30X/I i aż trzy radary nawigacyjne Selex GEM SPN 753G(v)10. Wsparcie dla systemu kierowania ogniem zapewniają dwa autonomiczne stanowiska (dalocelowniki) Selex NA-25X. Z kolei za wykrywanie okrętów podwodnych, torped (i innych zagrożeń podwodnych) odpowiada zintegrowany system Thales UMS 4110 CL, z wielofunkcyjną (kadłubową) stacją hydroakustyczną na dziobie oraz holowaną klasy VDS (Variable-Depth Sonar) CAPTAS.

Rozbudowane systemy walki radioelektronicznej EW ESM/ESSM/ECM składają się z: pasywnego podsystemu wczesnego ostrzegania SIGEN (R-ESM/R-ESSM) oraz aktywnego podsystemu NETTUNO 4100 R-ECM (plus radionamiernika Elite) wraz z zestawami wyrzutni OTO Melara SCLAR-H do powietrznych celów pozornych kal. 105 mm, a także przeciwpodwodnego SLAT (Systeme de Lutte Anti-Torpilles), zaopatrzonego w holowany emiter szumów EuroSLAT oraz wyrzutnie celów pozornych CANTO-V. Do wielopoziomowej komunikacji i nawigacji jednostki wykorzystują systemy wymiany danych taktycznych NTDS z głównymi liniami transmisji danych Link-11/22, Link-16 i JSAT, a także IFF Selex SIR R/S, TBS, NAVSAT, INMARSAT (B) oraz SATCOM (Syracuse III), telefon podwodny, mapę elektroniczną, GPS itd. Okręty wyposażono również w głowice elektrooptyczne (z podsystemem obserwacji czołowej w podczerwieni) serii Sagem IRST Vampir MB (IRAS).

Tarcza nad Bałtykiem

Generalnie, mimo że uzbrojenie przeciwlotnicze niszczycieli typu Orrizonte może budzić pewne kontrowersje, to w ogólnym rozrachunku włoskie jednostki prezentują się co najmniej bardzo dobrze i na wszelkie zagrożenia, jakie mogłyby wystąpić dla Polski ze strony Rosji czy Białorusi, wystarczą w zupełności. Poza tym, sami Włosi wydają się być zadowoleni z wyboru takiego, a nie innego zestawu uzbrojenia, szczególnie, że na każdym kroku zachwalają jego udaną integrację z systemami radioelektronicznymi. Dzięki modułowej konstrukcji i sporej wyporności rezerwowej włoskie niszczyciele obrony powietrznej są podatne na modernizacje, które można w dodatku przeprowadzać w dość prosty sposób (konstrukcja blokowo-modułowa). Stanowią przy tym doskonałą platformę do testowania nowych technologii oraz bazę szkoleniową dla kolejnych pokoleń marynarzy Marina Militare. Idąc więc niejako „za ciosem”, po kilkunastu latach udanej eksploatacji, zdecydowano się na zamówienie dwóch kolejnych okrętów – ostatecznie jednak zaprojektowanych niemal od nowa i przy tym już zupełnie bezkompromisowo.

Sławomir J. Lipiecki
irbis@warships.com.pl

Raport roczny sekretarza generalnego NATO

Priorytetem sojuszu północnoatlantyckiego pozostają działania przeciwko zagrożeniom hybrydowym. Członkowie NATO stoją obecnie w obliczu zagrożeń i wyzwań ze strony państw, podmiotów państwowych oraz niepaństwowych, które wykorzystują działania hybrydowe w celu atakowania instytucji politycznych i wpływania na opinię publiczną oraz podważają bezpieczeństwo obywateli NATO. Zmiany technologiczne oraz globalne połączenia zwiększyły szybkość, skalę i intensywność zagrożeń hybrydowych. Dlatego sojusz inwestuje w nowe zdolności do powstrzymania i obrony przed działaniami hybrydowymi, a także utrzymuje antyhybrydowe zespoły wsparcia, które są w stanie pomagać członkom NATO, którzy zwracają się o poradę w celu przeciwdziałania konkretnym zagrożeniom hybrydowym. Przeprowadzono wszechstronną ocenę strategii hybrydowych Federacji Rosyjskiej, ich zdolności i skuteczności. Wśród wielu aspektów odnotowano pogłębiające się partnerstwo strategiczne między Federacji Rosyjską a ChRL oraz ich wzajemne próby podważania porządku międzynarodowego opartego na zasadach.

W ubiegłym roku NATO współpracowało z państwami członkowskimi, partnerami oraz organizacjami międzynarodowymi w celu zwalczania rozprzestrzeniania broni masowego rażenia oraz obrony przed zagrożeniami chemicznymi, biologicznymi, radiologicznymi i jądrowymi.

Sojusznicy podkreślili silne i trwałe zaangażowanie na rzecz traktatu o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej. Kontynuowano wysiłki w zakresie strategii zmniejszenia ryzyka proliferacji broni jądrowej oraz wspierano szereg międzynarodowych inicjatyw w tym obszarze. W pełni kontynuowano także wsparcie, wdrażanie i wzmacnianie konwencji o zakazie stosowania broni toksycznej i substancji chemicznych. Przypomniano, że konwencja o broni chemicznej jest filarem porządku międzynarodowego opartego na zasadach. Sojusznicy wyrazili ubolewanie z powodu Rosji, która dążyła do jej podważenia poprzez ciągłe kampanie dezinformacyjne i fałszywe zarzuty, szczególnie przeciwko Ukrainie. NATO wydało oświadczenie, podkreślając znaczenie wzmocnienia konwencji jako nieodzownego elementu bezpieczeństwa i pokoju na świecie oraz kontynuowało prace nad wzmocnieniem chemicznych, biologicznych, radiologicznych i jądrowych zdolności obronnych członków oraz partnerów sojuszu, poprzez szkolenie prowadzone przez Szkołę NATO w Oberammergau w Niemczech oraz wspólne chemiczne i biologiczne ćwiczenia prowadzone przez Centrum Doskonalenia Obrony Radiologicznej i Jądrowej w Vyškov (Republika Czeska).

Odnośnie broni jądrowej stwierdzono, że fundamentalnym celem potencjału nuklearnego NATO jest zachowanie pokoju, zapobieganie przymusowi oraz odstraszanie. Powtórzono, że strategiczne siły jądrowe sojuszu są najwyższą gwarancją bezpieczeństwa i podkreślono wartość broni jądrowej USA rozmieszczonej w Europie oraz wkład krajowy w postaci samolotów o podwójnej zdolności, do realizacji misji odstraszania nuklearnego. Przypomniano, że NATO pozostanie paktem jądrowym dopóki będzie istnieć broń jądrowa. Celem sojuszu jest stworzenie środowiska bezpieczeństwa dla świata bez broni jądrowej, dlatego podejmował i podejmuje wszelkie niezbędne kroki zapewniające wiarygodność, skuteczność i bezpieczeństwo swojej misji odstraszania nuklearnego. Członkowie NATO potwierdzili to zobowiązanie w nowej koncepcji strategicznej.

Madrycka koncepcja strategiczna NATO dostarczyła jasną strategiczną wizję odporności sojuszu w nieprzewidywalnym środowisku bezpieczeństwa międzynarodowego. Sojusznicy zobowiązali się do wzmocnienia swoich zdolności dotyczących przygotowania i szybkiego reagowania. Podkreślono, że kolektywna oraz narodowa odporność ma zasadnicze znaczenie i leży u podstaw zadań NATO.

Niesprowokowana wojna Rosji z Ukrainą spowodowała poważny kryzys energetyczny na całym kontynencie. Ograniczenie dostaw gazu przez Rosję do Europy doprowadziło do niedoborów, co z kolei spowodowało gwałtowny wzrost cen energii. Rosja celowo nasiliła ataki na cywilną infrastrukturę energetyczną Ukrainy. W tej sytuacji, aby pomóc Ukrainie, NATO zwiększyło swoje wsparcie zarówno dla Ukrainy jak i państw członkowskich sojuszu w celu ochrony tych krytycznych aktywów. W oświadczeniu Rady Północnoatlantyckiej 29 września 2022 roku w sprawie szkód wyrządzonych gazowym rurociągom na wodach międzynarodowych na Bałtyku podkreślono pełne zaangażowanie w przygotowanie się do odstraszania i obrony przed działaniami hybrydowymi podejmowanymi przez podmioty państwowe i niepaństwowe. Podkreślono również, że wszelkie celowe działania na infrastrukturę krytyczną sojuszników spotkają się ze zjednoczoną i zdecydowaną odpowiedzią. Postanowiono zwiększyć świadomość strategiczną NATO w zakresie rosnących wyzwań energetycznych stojących przed sojuszem oraz ich implikacji dla bezpieczeństwa i obrony, a także zapewnić niezawodne i wydajne dostawy energii dla sił zbrojnych paktu.

Ciągłym wyzwaniem pozostają wrogie działania informacyjne wymierzone w NATO, których celem jest wpływ na proces decyzyjny obywateli oraz osłabianie demokratycznych społeczeństw. Podejście NATO do przeciwdziałania dezinformacji jest trojakie. Po pierwsze, NATO śledzi, monitoruje i analizuje istotne informacje, aby lepiej zrozumieć strategie oraz taktyki potencjalnych przeciwników. Po drugie, komunikuje się z odbiorcami za pośrednictwem komunikacji publicznej. Po trzecie, współdziała z sojusznikami i podobnie myślącymi partnerami w skutecznym działaniu. Sojusz zapewnia fakty, terminowość oraz wiarygodność komunikacji publicznej, a tym samym obala i ujawnia dezinformację. Obejmuje to m.in. kłamstwa Rosji na temat wojny z Ukrainą. Tak więc NATO działa na rzecz odporności społeczeństw na wrogie kampanie informacyjne.

Sojusz prowadzi szeroko zakrojone działania wielonarodowe, w tym misje, dla których potrzebuje interoperacyjnych, najnowocześniejszych i opłacalnych zdolności. NATO zachęca swoich członków do kontynuowania rozwoju, nabywania oraz utrzymywania zdolności. Do wspierania sojuszników w tym przedsięwzięciu, NATO wypracowało szereg projektów o wysokiej złożoności. Projekty te zajmują się jednym lub większą liczbą kluczowych planów obronnych paktu. To wielonarodowe podejście umożliwia członkom sojuszu uzyskanie kluczowych zdolności, dzięki którym oszczędzają pieniądze i zapewniają interoperacyjność już w fazie projektowania. W 2022 roku kilka projektów osiągnęło kluczowe zdolności i znacząco przyczyniło się do wzmocnienia odstraszania oraz postawy obronnej na wschodniej flance.

Niezawodna i skuteczna naziemna obrona powietrzna stanowi trzon odstraszania i postawy obronnej NATO. Dlatego 15 sojuszników, razem z Agencją Wsparcia i Zamówień NATO, prowadzi prace nad opracowaniem i wdrożeniem modułowej konstrukcji naziemnej obrony powietrznej. Przez cały 2022 rok NATO kontynuowało modernizację i dostosowanie lotnictwa i zdolności powietrznych w kilku obszarach, w tym w zakresie: szybkiej mobilności powietrznej, bezpieczeństwa cywilno-wojskowej przestrzeni powietrznej, obrony przestrzeni powietrznej i kosmicznej oraz wspólnych sił powietrznych. Inicjatywa Rapid Air Mobility umożliwia natowskim samolotom wojskowym w sytuacjach kryzysowych szybkie rozmieszczenie w całej Europie.

Zdolności wywiadowcze, obserwacyjne oraz rozpoznawcze pomagają sojuszowi w podejmowaniu świadomych, terminowych działań oraz trafnych decyzji. W czerwcu NATO zainicjowało nową wizję wywiadowczą (Intelligence Vision 2030+), otwierając nowy rozdział w sprawniejszym dostarczaniu nowoczesnych technologii, wykorzystując dane na dużą skalę i z dużą szybkością oraz integrując domenę kosmiczną z ekosystemem wywiadowczym paktu. W ramach inicjatywy Przyszłego Sojuszniczego Nadzoru i Kontroli (Alliance Future Surveillance and Control), NATO ściśle współpracuje z przemysłem aby utrzymać swoją świadomość sytuacyjną i przewagę w podejmowaniu decyzji. Sojuszniczy System Obserwacji Naziemnej NATO AGS (Alliance Ground Surveillance System), który w 2022 roku rozpoczął pełną działalność operacyjną, oferuje dowódcom kompleksowy obraz sytuacji w terenie.

W roku ubiegłym członkowie NATO zintensyfikowali rozwój najnowocześniejszych możliwości działania w terenie przez intensywne testowanie oraz wdrażanie nowych i przełomowych technologii. Jednym z kluczowych rezultatów było opracowanie norm dotyczących interoperacyjności robotyki naziemnej. Normy te mają na celu zapewnienie, że bezzałogowe pojazdy naziemne różnych krajów mogą być skutecznie wykorzystywane w operacjach sojuszu. Zwiększono także nacisk na zdolności do wygrywania bitew w obszarze morskim, pozostając jednocześnie zaangażowanym w wykorzystywanie powstających, przełomowych technologii. Zobowiązano się także do opracowania nowych standardów interoperacyjności dla skutecznej obrony przeciwrakietowej.

FOT. BIBLIOTEKA MULTIMEDIALNA NATO

Poczyniono również w 2022 roku widoczne postępy w zakresie realizacji strategii dla obszaru wywiadowczego NATO. Strategia ta określa wysoki poziom ambicji w pięciu kluczowych obszarach: bezpieczeństwie, produkcji wywiadowczej, systemach komunikacyjnych i informatycznych, sile roboczej oraz zarządzaniu obszarem wywiadowczym. Aby zachować przewagę technologiczną i wzmocnić odstraszanie i obronę sojuszu przyspieszono rozwój nowych i przełomowych technologii, w tym programu transformacji cyfrowej przez opracowanie dedykowanych strategii. Organizacja Nauki i Technologii (The Science and Technology Organization) prowadzi ponad 300 projektów obejmujących szeroki zakres tematów.

Kontynuowano szkolenie wydzielonych sił. Łącznie NATO przeprowadziło 101 ćwiczeń o różnym zakresie, czasie trwania i formie. Wielonarodowe siły NATO sprawdziły swoje zdolności do wspólnego działania i reagowania na wszelkie zagrożenia z dowolnego kierunku w czasach pokoju, kryzysu i konfliktu. Członkowie sojuszu przeprowadzili 780 krajowych ćwiczeń, z których 23 były otwarte dla międzynarodowych partnerów i organizacji.

W raporcie potwierdzono realizację polityki otwartych drzwi, jako wyraz podstawowych wartości oraz utrzymania stabilności euroatlantyckiej. Rozszerzenie NATO zapewniło bezpieczeństwo milionom obywateli Europy oraz przyczyniło się do pokoju i stabilności w obszarze euroatlantyckim.

NATO zabezpiecza pokój i względną stabilizację na arenie międzynarodowej. Obecnie uczestniczy w misji w Kosowie (NATO Mission in Kosovo) oraz w Iraku (NATO Mission Iraq), prowadzi działania na morzu (NATO Operations and Activities at Sea). Operacje i działania sojuszu północnoatlantyckiego na morzu przyczyniają się do odstraszania i obrony oraz są niezbędne do utrzymania bezpieczeństwa morskiego, które jest kluczowe dla pokoju i dobrobytu sojuszników. Wpływają również na zwalczanie terroryzmu i wzmacnianie stabilności. Siły morskie NATO współpracują z partnerami i innymi organizacjami międzynarodowymi na rzecz rozwoju gospodarki morskiej, świadomości sytuacyjnej, budowania potencjału morskiego oraz zapewnienia bezpiecznego środowiska morskiego.

Sojusz jest mocno zaangażowany w multilateralizm. NATO ściśle współdziała z: Unią Europejską, Organizacją Narodów Zjednoczonych, Organizacją Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie oraz Unią Afrykańską. Utrzymuje również regularny dialog z innymi kluczowymi organizacjami, w tym: Międzynarodowym Komitetem Czerwonego Krzyża, Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju oraz Bankiem Światowym.

wiceadm. rez. dr hab. Stanisław Zarychta
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Część 2

70 lat dachu dla historii polskiej floty

Muzeum Marynarki Wojennej hucznie obchodziło swoje 70. urodziny. Obchody jubileuszu najstarszej istniejącej placówki tego typu w Gdyni trwały kilka dni i były powiązane ze Świętem Morza. Fetowanie rozpoczęto 24 czerwca od zorganizowania festynu rodzinnego pod hasłem „Morze, ojczyzna, obowiązek – na straży polskich tradycji morskich”.

W ramach pikniku przygotowano pokaz zabytkowych pojazdów Automobilklubu Morskiego, warsztaty z udzielania pierwszej pomocy i występy artystyczne – na małej estradzie wystąpił zespół szantowy „Trzy Majtki” oraz zespół tańca irlandzkiego i szkockiego „Trebraruna”. Członkowie grup rekonstrukcji historycznej prowadzili lekcje o umundurowaniu i tradycjach morskich. Osoby zainteresowane głębszym poznaniem dziejów biało-czerwonej floty mogli nieodpłatnie zwiedzić muzealną ekspozycję. Tym, którym marynarskie gry i zabawy zaostrzyły apetyt, z oryginalnej kuchni polowej serwowano pożywną i smaczną grochówkę żołnierską.

Głównym wydarzeniem jubileuszu było seminarium „Pamięć o polskim orężu morskim w działalności muzeów wojskowych”, które odbyło się 28 czerwca w audytorium placówki. Zgromadzonych powitał dyrektor Muzeum MW Tomasz Miegoń. *Nasze muzeum ma 70 lat. To nie tylko eksponaty, budynek, ale również ludzie. To kilkadziesiąt tysięcy muzealiów, nie licząc dokumentów i fotografii, których jest o wiele więcej. Muzeum to nie tylko przeszłość – to teraźniejszość, ale również przyszłość* – podkreślił. *Dziękuję, że jesteście z nami. Dziękuję admiralicji, Radzie Muzeum, kolegom muzealnikom i wszystkim przyjaciołom. Muzeum MW rozwija się i oby tak było przez kolejne dziesiątki lat.*

Dyrektor Departamentu Edukacji, Kultury i Dziedzictwa w MON dr hab. Paweł Hut odczytał list okolicznościowy od ministra obrony narodowej Mariusza Błaszczaka. *Wśród instytucji, których rolą jest kultywowanie wspaniałych tradycji oręża polskiego, szczególną rolę odgrywają placówki muzealne. W 70. rocznicę powstania Muzeum MW wspominamy trudne początki i dziesięciolecia zmagań o właściwą siedzibę dla tej niezwykle ważnej – nie tylko w Gdyni, ale i dla całej Polski i Wojska Polskiego – instytucji. Dziś zarówno piękna sylwetka ORP „Błyskawica” na gdyńskim Skwerze Kościuszki jak i nowoczesna bryła gmachu muzeum przy Bulwarze Nadmorskim są dla nas wszystkich niezwykłym miejscem, gdzie możemy poczuć zasłużoną dumę z historii Marynarki Wojennej* – podkreślił minister. *W związku z pięknym jubileuszem, chciałbym podziękować wszystkim pracownikom za waszą codzienną pracę i dbałość o prezentowane zbiory. To dzięki wam odwiedzający placówkę mogą poczuć ducha minionych czasów, wspomnieć bohaterskie czyny naszych marynarzy i z zainteresowaniem podziwiać prezentowane tu cenne pamiątki i relikty naszej morskiej, wojskowej przeszłości.*

Do uczestników uroczystości list skierował także sekretarz stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego Jarosław Sellin. *Muzeum Marynarki Wojennej to nie tylko przestrzeń do organizacji wystaw, spotkań, projekcji filmowych, cyklicznych wydarzeń oraz imprez kulturalnych, ale przede wszystkim miejsce dla miłośników morza i militariów. Jedno z niewielu miejsc, gdzie historia polskiej marynarki jest wciąż żywa. O tym jak ważne jest to miejsce i jak dynamicznie się rozwija, zarówno dla zwiedzających jak i środowiska muzealniczego, świadczy choćby uhonorowanie magazynu studyjnego muzeum nagrodą laureatów 43. konkursu na wydarzenie muzealne roku „Sybilla 2022”, w kategorii inwestycje* – podkreślił. *Szanowny Panie Dyrektorze, na Pana ręce składam wyrazy uznania wszystkim pracownikom Muzeum Marynarki Wojennej za ich wieloletni trud, życząc wspaniałej przyszłości dla tej wyjątkowej instytucji. Niech ten piękny jubileusz będzie dla Państwa powodem do dumy i jednocześnie motywacją do dalszego działania i pracy na rzecz ochrony dziedzictwa oręża polskiego na morzu.*

FOT. HENRYK NAGRODZKI/MUZEUM MW

Okolicznościowy prezent od sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciecha Skurkiewicza przekazał dr Paweł Hut na ręce dyrektora Muzeum MW Tomasza Miegonia i jego zastępcy Aleksandra Goska. Wręczył także replikę rzeźby „Ku Czci Legionistów Śląskich Poległych za Polskę”, tak zwanej Cieszyńskiej Nike.

Pełen humoru wykład otwierający „Nie tylko muzealia. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni oczami historyka” wygłosił prof. dr hab. Maciej Franz z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. *Otóż historyk morski jest taką dziwną postacią, która nigdzie właściwie nie ma swojego domu i nigdzie nie jest zbyt poważnie traktowana, a sami koledzy na uniwersytecie traktują historyków wojen morskich nie do końca poważnie. Co to za poważny historyk, który zajmuje się okręcikami?* – zapytał na wstępie. *Tu, w muzeum, jest nasz dom, tu czujemy się u siebie. Czujemy się u siebie, bo jesteśmy w bezpiecznej przystani. Nie czujemy się wyobcowani, bo wśród ludzi tworzących muzeum, historycy wojen morskich czują się bardzo podobnie – wśród ludzi równie mocno zakręconych na punkcie historii wojen morskich, historii marynarki wojennej, historii marynarki handlowej. Jesteśmy w miejscu, które jest wyjątkowo nam bliskie. To, że muzeum jest tak piękne i wyjątkowe jest dla nas cenne, każdy chce wracać do domu, który jest dobry i ciepły. Muzeum Marynarki Wojennej jest pod tym kątem wyjątkowe* – podkreślił.

Oskar Myszor z Muzeum MW szczegółowo przedstawił dzieje placówki w wykładzie „Siedem dekad u stóp Kamiennej Góry – kilka słów o historii Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni”, natomiast kierowniczka działu historyczno-naukowego Wirginia Węglińska wystąpiła z prezentacją „Więcej niż magazyn zabytków. Najnowsze projekty upamiętniające historię polskiego oręża morskiego”.

Wyróżnienia pracownikom i sympatykom gdyńskiego Muzeum Marynarki Wojennej, szczególnie zasłużonym na rzecz instytucji, wręczył dr Paweł Hut. Nagrodzeni zostali: Bożena Kroplewska, st. chor. szt. mar. Dariusz Chełmowski z Okrętu-Muzeum ORP „Błyskawica”, dr Marcin Kłodziński, Adam Jarski, Bożena Wojtowicz-Wojciechowska, Agnieszka Landowska, Joanna Minczykow oraz Tomasz Nozdrzykowski.

W dyskusji „O przeszłości i przyszłości Muzeum Marynarki Wojennej” udział wzięli byli i obecni dyrektorzy placówki: dr Zbigniew Wojciechowski, dr Sławomir Kudela, Tomasz Miegoń oraz Aleksander Gosk. Spotkanie obfitowało także w anegdoty opowiadane przez pracowników oraz przyjaciół placówki.

Jesteśmy pasjonatami, muzealnikami i przede wszystkim miłośnikami biało-czerwonej bandery, zwłaszcza tej wojennej, ale również handlowej. Cenimy ludzi morza, cenimy to, że możemy dbać o przyszłość dla przeszłości. O to, by nie zaprzepaszczono tego dorobku, aby był on budowany systematycznie, byśmy mogli mówić o tym i pokazywać oraz – przede wszystkim – stworzyć godną oprawę dla tych naszych tradycji morskich – powiedział wicedyrektor Muzeum MW Aleksander Gosk.

Spotkanie zakończył wernisaż wystawy czasowej „Kotwica na torcie” – prawdziwego *silva rerum* Polski morskiej. *Wystawa jubileuszowa jest nietypowa* – podkreślił Aleksander Gosk. *Postanowiliśmy udostępnić najciekawsze eksponaty, których na co dzień nie pokazujemy. Ekspozycja w nieoczywisty sposób opowiada o dziejach naszej placówki.*

Muzeum MW pochwaliło się wyjątkową kolekcją różnorakich prezentów otrzymanych w ciągu 70 lat działalności. Wśród nich są bogato zdobione kufle, afrykańskie maski, rostrum ryby-piły czy górnicze rzeźby z węgla. Wystawę można oglądać od 29 czerwca do 3 grudnia 2023 roku.

Zarówno wykłady seminaryjne jak i dyskusja były transmitowane na żywo i są dostępne w Internecie na muzealnym kanale YouTube. Warto przypomnieć, że historia placówki będzie tematem jednego z paneli w trakcie zbliżającej się konferencji naukowej „Wojna i morze”, która odbędzie się 24-25 sierpnia.

W jubileuszowym spotkaniu w Muzeum Marynarki Wojennej uczestniczyli (m.in.): inspektor Marynarki Wojennej wiceadm. Jarosław Ziemiański, dowódca Centrum Operacji Morskich-Dowództwa Komponentu Morskiego wiceadm. Krzysztof Jaworski, szef Zarządu Morskiego – zastępca inspektora Marynarki Wojennej kadm. Mirosław Jurkowlaniec, dowódca Gdyńskiej Brygady Lotnictwa MW kmdr dypl. pil. Andrzej Szczotka oraz prezes Kaszubskiego Forum Kultury Andrzej Busler.

Obchody muzealnych urodzin zwieńczy Koncert Morskich Pieśni Patriotycznych, zorganizowany wspólnie z Kaszubskim Forum Kultury. Przed budynkiem Muzeum Marynarki Wojennej przy Bulwarze Nadmorskim imienia Feliksa Nowowiejskiego – 2 lipca – wystąpi: Orkiestra Wojskowa z Elbląga, chór „Dzwon Kaszubski” oraz Gdyński Chór Kameralny.

Od 28 czerwca będzie dostępna w sprzedaży okolicznościowa karta pocztowa, wydana z okazji 70. urodzin muzeum. Dodatkowo, przez cały lipiec, w Urzędzie Pocztowym nr 1 w Gdyni będzie można bezpłatnie otrzymać okolicznościowy stempel kolekcjonerski.

Katarzyna Kamińska, Kamil Sarapuk
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Część 26

Lotnictwo morskie w latach 1940-1947

Morskie skrzydła Rzeczpospolitej

Po odejściu – 26 stycznia 1943 roku – mjr. pil. Kazimierza Czetowicza ze stanowiska dowódcy 304. Dywizjonu Lotnictwa Obrony Wybrzeża, jego miejsce zajął kpt. pil. Mieczysław Pronaszko, dotychczasowy dowódca eskadry „A”. Z kolei nowym dowódcą eskadry „A” został kpt. obs. Czesław Korbut, zaś kpt. pil. Zbigniew Gałczyński – nawigatorem dywizjonu. Do jednostki przybył również jej pierwszy dowódca – ppłk pil. Jan Biały. Chciał latać i walczyć. Przydzielono go jako drugiego pilota do załogi kpt. pil. Emila Ladro. Wkrótce załoga ta okryła się chwałą. W nocy 8 lutego siedem samolotów dywizjonu wzięło udział w nalocie na instalacje portowe francuskiego Bordeaux. Oblodzenie oraz warunki atmosferyczne spowodowały zawrócenie pięciu z nich jeszcze przed dotarciem do celu.

Lot na patrol bojowy tego dnia okazał się pechowy dla dwóch załóg. Pierwszą była załoga samolotu „V” (HE103), pilotowanego przez por. pil. Jana Wróblewskiego.Wracając z patrolu w trudnych warunkach atmosferycznych, nie mieli możliwości lądowania w nieznanym terenie. Wszyscy wyskoczyli na spadochronach. Lądując „na ślepo”, odnieśli obrażenia – por. pil. Jan Wróblewski został ranny w ramię, por. pil. Kazimierz Dobrowolski w nogę, zaś sierż. Stanisław Malczyk spędził noc zawieszony na drzewie, co się dla niego skończyło wstrząsem i wychłodzeniem. Całą trójkę hospitalizowano w szpitalu w Oswestry. Pozostali członkowie załogi nie odnieśli kontuzji. Sporo szczęścia miała załoga *Wellingtona IC* „D” (DV671) st. sierż. pil. Jana Bakanacza. W wyniku awarii instalacji paliwowej przymusowo wylądowali na plaży niedaleko lotniska Dale. Sześciu lotników wyszło z tego bez szwanku.

Następnego dnia, 9 lutego 1943 roku, na patrol w rejon Zatoki Biskajskiej wystartowały cztery samoloty. Wśród nich była załoga *Wellingtona IC* „K” (W5718) w składzie: kpt. pil. Edmund Ladro, ppłk pil. Jan Biały (jako drugi pilot), por. obs. Stanisław Płachciński (nawigator załogi), sierż. rtg. Kazimierz Chłopicki oraz strzelcy pokładowi – sierżanci Władysław Piskorski i Antoni Ulicki.

Zadanie: lot po nakazanej trasie nad Oceanem Atlantyckim do Zatoki Biskajskiej celem bombardowania niemieckich okrętów podwodnych – zapisał w pamiętniku ppłk pil. Jan Biały. *Na krótkiej odprawie w Operations Room podano komunikat meteo, który przewidywał dobrą pogodę i widoczność na trasie oraz silny zachodni wiatr. Wystartowaliśmy dobrze przed wschodem słońca, by o świcie znaleźć się nad pełnym oceanem, w przypuszczalnym rejonie wynurzania się okrętów podwodnych. Loty nad oceanem wykonywano w dzień, pojedynczymi samolotami, aby zauważyć okręt podwodny na powierzchni morza. Z drugiej strony dzienny lot zwiększał niebezpieczeństwo napotkania niemieckich myśliwców, działających przeważnie kluczami po trzy samoloty. Po zauważeniu okrętu należało go natychmiast atakować bombami głębinowymi. Najbardziej skuteczne było trafienie go w momencie zanurzania się. Celność bombardowania można było prawie natychmiast zauważyć po plamach ropy na powierzchni morza. Fotografia rozlanych plam ropy była dowodem, że okręt podwodny został zatopiony. W czasie lotu nad Biskajami nie zauważyliśmy niczego szczególnego. W locie powrotnym, mniej wiecej w połowie trasy między Hiszpanią a Anglią, nad oceanem, usłyszałem w słuchawce „intercomu” alarmujący głos tylnego strzelca, że widzi na horyzoncie cztery niemieckie, długodystansowe samoloty myśliwskie Ju-88. Cała załoga została natychmiast zaalarmowana. Strzelcy samolotowi zameldowali na swych stanowiskach gotowość do otwarcia ognia. Prawie natychmiast nadleciały niemieckie samoloty, rozpoczynając atak od tyłu i z boku, z przewagą wysokości w stosunku do nas około 100 m. Rozważając z kpt. pil. Edmundem Ladro niejednokrotnie na ziemi, możliwość zaatakowania samolotu przez myśliwce nieprzyjaciela, doszliśmy do wniosku, że najskuteczniejszym środkiem obrony będzie atakowanie naszym samolotem maszyny przeciwnika przez wykonywanie odpowiednich skrętów. Liczyliśmy się z tym, że własne karabiny maszynowe mogą być niewystarczające dla skutecznej obrony. Z chwilą rozpoczęcia ataku należało obniżyć lot do wysokości kilku metrów nad poziomem wody, by uniknąć ataków od dołu i wyrzucić bomby głębinowe, by uniknąć eksplozji w wypadku trafienia bomby pociskiem. Wobec ogromnej przewagi lotników niemieckich, zastosowaliśmy ten manewr, który okazał się skutecznym. Nasz lot na wysokości kilku metrów nad poziomem morza chronił nas przed atakami z dołu. Pod nami przewalały się fale gnane silnym zachodnim wiatrem. Rozpoczęła się walka. Przy sterach był kpt. pil. Edmund Ladro, doświadczony i znający swój fach pilot. Ja stałem z boku, wskazując niemieckie ataki i kierunek naszego, nagłego skrętu. Po kilku minutach walki, jeden samolot niemiecki odłączył się od klucza, możliwe, że został uszkodzony ogniem karabinów maszynowych naszego przedniego strzelca. Pozostałe trzy Ju-88 bez przerwy atakowały Wellingtona, krążąc dookoła naszego samolotu i ostrzeliwując za każdym atakiem. Nasz przedni strzelec został ciężko ranny. Przednia wieżyczka została ugodzona pociskiem z działka, przy czym ja również byłem kontuzjowany odłamkiem pocisku. Mogłem jednak nadal współpracować z pilotem. Tylny strzelec miał uszkodzone urządzenia celownicze. Byliśmy prawie bezbronni. Jedyną naszą obroną pozostał atak, pozorowany atak, przez gwałtowne skręty samolotu na wprost atakującego Niemca. Groziło to w każdej chwili zderzeniem, jednak nerwowo wytrzymywaliśmy tę ewentualność. W ostateczności, wobec zdecydowanej przewagi wroga, nie mieliśmy nic do stracenia, na wypadek zderzenia zarówno nasz jak i niemiecki samolot pójdą na dno oceanu. Niemcy nie wytrzymywali jednak nerwowo naszych pozorowanych ataków i uciekali z dogodnej do strzału pozycji przeważnie w górę. Radiotelegrafista od chwili rozpoczęcia walki nawiązał łączność z naszym lotniskiem w Anglii, skąd otrzymał rozkaz podawania bez przerwy przebiegu walki. Napracował się chłopak niemało – czasem znalazłem sekundę, by go poczęstować papierosem. Walka trwała dokładnie 59 minut. Po tym czasie trójka Junkersów odłączyła od nas. Po godzinnym kotłowaniu się nad oceanem nie znaliśmy naszego położenia geograficznego. Zwróciliśmy się do bazy o podanie kursu powrotnego. Na szczęście silniki i radiostacja nie były uszkodzone. Prowadzenie samolotu nie było utrudnione. Gdy Niemcy odlecieli, wyciągnęliśmy z przedniej wieżyczki ciężko rannego strzelca. Był nieprzytomny. Poza zdjęciem szelek spadochronu i rozluźnieniu kombinezonu żadnej pomocy nie mogliśmy mu udzielić. Rozerwanie się pocisku na stalowych klamrach szelek spadochronu mogło przypuszczalnie uratować go od śmierci. Lotnisko, na którym wylądowaliśmy, było bazą brytyjskich dalekodystansowych myśliwców. Po opuszczeniu naszego Wellingtona spotkaliśmy kanadyjskiego majora – S/L Cartridge'a. Powiedział nam, podnosząc w górę kciuk prawej ręki, że prowadził nad oceanem klucz trzech samolotów myśliwskich Beaufighter. Ten klucz napotkał trzy Ju-88, które nas atakowały. Po kilkuminutowej walce wszystkie Junkersy zestrzelono. Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa zarządziło konferencję prasową, na której kpt. pil. Edmund Ladro i ja oraz major Cartridge przedstawiliśmy przebieg akcji. Sprawozdanie z niej, jako przykład współpracy aliantów, znalazło się następnie na łamach prasy brytyjskiej i polskiej. Dziennikarz z „Daily Herald” nazwał mnie najstarszym pilotem w lotnictwie działającym operacyjnie jako pilot. Miałem wówczas 45 lat. W artykule występuję jako Anton. Nie pozwoliłem, ze zrozumiałych względów (możliwość represji w stosunku do rodziny w okupowanej Polsce), na podanie mego nazwiska, jak i zamieszczenie fotografii. Nasi mechanicy oglądając podziurawiony pociskami samolot, kręcili głowami, nie mogąc uwierzyć, że pociski wybierały najmniej wrażliwe części samolotu. No cóż, jak mówi żołnierskie przysłowie – „człowiek strzela, a Pan Bóg kule nosi”.

1. *Wellington X* (HZ258) podczas przygotowania do startu.
2. Prezydent RP Władysław Raczkiewicz z lotnikami 304. Dywizjonu

FOT. ARCHIWUM AUTORA, ZBIORY PRYWATNE JANA KALFASA, INSTYTUT POLSKI I MUZEUM IM. GEN. WŁ. SIKORSKIEGO

Kpt. pil. Mieczysław Pronaszko, piąty dowódca 304. Dywizjonu Lotnictwa Obrony Wybrzeża

Jedna z załóg przed startem na patrol bojowy

W tym czasie Lotnictwem Obrony Wybrzeża dowodził Air Marshal (gen. dywizji) Sir John C. Slessor. Składało się ono z czterech grup – 15., 16., 18. i 19. Polski dywizjon walczył w ramach 19. Grupy, wraz z 16 dywizjonami: brytyjskimi, amerykańskimi, australijskimi, kanadyjskimi i jednym czeskim. Jej dowództwo mieściło się w Plymouth.

W lutym 1943 roku dywizjon otrzymał dwa nowe, białe *Wellingtony X* (jeden z nich to „HZ258”), które w marcu rozpoczęły służbę obok wysłużonej wersji *IC*. Nowa wersja otrzymała m.in. mocniejsze silniki typu Herkules VI, lepsze uzbrojenie obronne oraz była przystosowana do ataku torpedowego.

Kontynuowano loty patrolowe z zadaniem zwalczania niemieckich okrętów podwodnych w rejonie Zatoki Biskajskiej. Równocześnie z lotami bojowymi, szkolono nowe załogi.

kmdr por. rez. dr Mariusz Konarski
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Największe tegoroczne manewry Sił Zbrojnych RP

Morska pięść „Anakondy”

Po ponad dwóch latach przygotowań ruszyła 9. edycja ćwiczeń „Anakonda” – jednych z największych i najważniejszych manewrów wojskowych w środkowo-wschodniej Europie.

Wydzielone komponenty sił zbrojnych krajów NATO i krajów partnerskich szkoliły się we wszystkich domenach – na lądzie, w morzu, w powietrzu oraz w cyberprzestrzeni.

W manewrach – od 17 kwietnia do 16 maja – wzięło udział blisko 10 tys. żołnierzy Wojska Polskiego i prawie 3 tys. żołnierzy z państw NATO i krajów partnerskich: Estonii, Francji, Litwy, Łotwy, Rumunii, Słowenii, Stanów Zjednoczonych, Szwecji oraz Turcji. Szkolenia odbyły się na poligonach w: Drawsku Pomorskim, Orzyszu, Ustce oraz Nowej Dębie, a także na terenie Szwecji i krajów bałtyckich (tzw. Tribaltiki). Do udziału w ćwiczeniu „Anakonda-23” polska MW wydzieliła (m.in.): fregatę rakietową ORP „Gen. K. Pułaski”, korwetę patrolową ORP „Ślązak”, okręty transportowo-minowe ORP „Toruń” i ORP „Kraków”, zbiornikowiec ORP „Bałtyk” oraz okręt ratowniczy ORP „Lech”.

Głównym celem ćwiczeń była integracja zdolności Sił Zbrojnych RP, wojsk sojuszniczych i państw partnerskich oraz układu pozamilitarnego w złożonym, wielodomenowym, międzynarodowym środowisku operacyjnym, w celu podniesienia gotowości do prowadzenia działań w ramach sojuszniczej operacji w regionie Morza Bałtyckiego. Motto tegorocznej edycji brzmiało: „Służymy, aby zwyciężać dla przyszłych pokoleń. My tworzymy zwycięstwo!” (ang. „We serve to win for future generations. We produce victory!”).

Ćwiczenia z cyklu „Anakonda” to manewry narodowe o charakterze defensywnym, z czynnym udziałem wojsk sojuszniczych i partnerskich. Stanowią największe i najważniejsze cykliczne przedsięwzięcie szkoleniowe Sił Zbrojnych RP. W ramach inicjatywy łączenia ćwiczeń wzdłuż wschodniej flanki NATO pk. „Exercise Trifecta” („Potrójne zwycięstwo”), „Anakonda-23” została skoordynowana z amerykańskimi manewrami „Defence-23”, które obejmowały przerzut wojsk na Bałkany i w rejon Morza Czarnego oraz ze szwedzkimi manewrami „Aurora-23”, stanowiącymi kolejny etap pogłębiania współpracy z NATO.

Scenariusz tegorocznej edycji uwzględnił zmieniający się profil zagrożeń w Europie środkowo-wschodniej, zwłaszcza w rejonie Morza Bałtyckiego. Dużą uwagę poświęcono bezpieczeństwu szlaków żeglugowych, przeciwdziałaniu blokadom morskim państw i zwalczaniu zagrożeń hybrydowych. W ćwiczenia była zaangażowana cała tzw. architektura Sił Zbrojnych RP, czyli wszystkie rodzaje wojsk i kluczowe elementy układu pozamilitarnego. „Anakonda-23” została podzielona na cztery etapy: ćwiczenia studyjne z grą wojenną na poziomie strategiczno-operacyjnym (Table Top Exercise – TTX); połączone ćwiczenia z wojskami (Joint LIVEX); ćwiczenia dowódczo-sztabowe wspomagane komputerowo (Command Post Exercise/Computer-Assisted Exercise – CPX/CAX) i ćwiczenia eksperymentalne (Field Experimentation Exercise – FEX).

Centrum Operacji Morskich-Dowództwo Komponentu Morskiego koordynowało działania sił wydzielonych do udziału w ćwiczebnej operacji na kierunku morskim – wyjaśnił dowódca polskiego zespołu zadaniowego kmdr Aleksander Urbanowicz. W ramach ćwiczeń „Anakonda-23” głównym zadaniem wydzielonych sił morskich był transport techniki wojskowej do Szwecji i Estonii. Epizod na Gotlandii obejmował m.in. przerzut modułów bojowych Morskiej Jednostki Rakietowej wraz z zabezpieczającymi ich działania żołnierzami 12. Dywizji Zmechanizowanej.

Operacja przerzutu została przeprowadzona z zapewnieniem kompleksowej obrony – powietrznej, nawodnej i podwodnej. Nasz okręt był jednym z okrętów ochraniających transport, odpowiadającym za lokalną obronę powietrzną zespołu – powiedział dowódca ORP „Ślązak” kmdr ppor. Wojciech Ostalski. *Dodatkowym przedsięwzięciem były zadania tzw. ognia połączonego (joint fire), wykonywane na poligonach morskich pod Ustką przez Siły Powietrzne, Wojska Lądowe i MW.*

W trakcie trwania operacji na Gotlandii – 10 maja – polski komponent wizytował dowódca COM-DKM wiceadm. Krzysztof Jaworski.

FOT. PIOTR LEONIAK/3. FO, DAMIAN PRZYBYSZ/3. FO, MARCIN PURMAN/8. FOW, COM-DKM

Bałtycka wachta trwa – pilnujemy polskiego wybrzeża i polskich interesów. Nie ma dnia, aby polski okręt nie był na morzu i żeby polska bandera wojenna nie była widoczna – podkreślił dowódca COM-DKM wiceadm. Krzysztof Jaworski. *Podczas ćwiczeń jesteśmy każdorazowo sprawdzani pod kątem zdolności do dowodzenia siłami komponentu, a udział naszych okrętów i marynarzy jednostek brzegowych w sojuszniczych manewrach oraz zadaniach zespołów NATO potwierdza profesjonalizm morskiego rodzaju sił zbrojnych i wiarygodność Polski na arenie międzynarodowej.*

Wspólnie z dowódcą MW Królestwa Szwecji kadm. Ewą Skoog Haslum obserwował wykonywanie zadań przez żołnierzy biorących udział w ćwiczeniu „Aurora-23”. Uczczono także pamięć o Polakach – byłych więźniach niemieckich obozów koncentracyjnych, którzy zmarli w szpitalu w Lärbro w 1945 roku.

Z ćwiczącymi żołnierzami spotkał się prezydent RP Andrzej Duda, który odwiedził – 13 maja – Centralny Poligon Sił Powietrznych w Ustce. *Chciałbym, aby społeczeństwo było spokojne, w pełnym zaufaniu, że Polska jest bezpieczna i każdy stara się wykonywać swoje obowiązki jak najlepiej* – podkreślił. *Dobre współdziałanie pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej, Sztabem Generalnym WP, Dowództwem Operacyjnym RSZ oraz Dowództwem Generalnym RSZ powoduje, że coraz więcej supernowoczesnego wyposażenia trafia do wojska.*

Do współpracy w ramach ćwiczenia zaproszono Stały Zespół Sił Obrony Przeciwminowej NATO Grupa 1. Jego dowódca kmdr por. Ole Torstein Sjo złożył wizytę na ORP „Kadm. X. Czernicki” oraz przeprowadzono wspólne manewry z norweskim HNoMS „Nordkapp”.

Umiejętność integracji oraz wykorzystywania zaistniałych szans stanowi jedną z istotniejszych zdolności niezbędnych do efektywnego wykorzystania sił morskich – ocenił kmdr Aleksander Urbanowicz.

Załoga ORP „Ślązak” spędziła łącznie na morzu 11 dni, pokonując niemal 2,5 tys. mil morskich – od Cieśnin Duńskich aż do ujścia

Zatoki Fińskiej pod Tallinem, opływając Bornholm i Gotlandię. *Zapoznanie się z tym rejonem Bałtyku było bardzo korzystne zwłaszcza dla młodych oficerów wachtowych i marynarzy* – podkreślił kmdr ppor. Wojciech Ostalski. *Podczas budowania świadomości sytuacyjnej oraz zapewniania obrony powietrznej zespołu, różnice w wyposażeniu okrętów stanowiły wyzwanie i wymuszały elastyczność, jednak załoga spisała się bardzo dobrze.*

„Anakonda-23” stanowiła zwieńczenie serii ćwiczeń realizowanych od dwóch lat. „Solidarna Belona-21” pokazała, że jesteśmy w stanie zintegrować nasze okręty z siłami NATO wchodzącymi na Bałtyk, a następnie dowodzić wspólnie realizowanymi przedsięwzięciami. Podczas ubiegłorocznych ćwiczeń „Rekin-22” poszliśmy o krok dalej. Pod polskie dowództwo, podobnie jak poprzednio, trafiły okręty zagraniczne, ale same ćwiczenia rozgrywały się na znacznie większym obszarze.

W czasie tegorocznych ćwiczeń został rozszerzony jeszcze bardziej zakres naszych działań – podkreślił kmdr Aleksander Urbanowicz. *Inicjatywa „Exercise Trifecta” pokazała, że działania MW są kluczowe dla bezpieczeństwa morskich szlaków komunikacyjnych oraz że istotne jest współdziałanie między państwami i umiejętność sprawnego działania w każdej z kluczowych domen.*

Wnioski z manewrów „Anakonda-23” posłużą planowaniu dalszych działań, w tym do przygotowania kolejnej edycji ćwiczeń.

Katarzyna Kamińska
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Część 1

Uniwersalne i niezbędne

Amerykański wybitny teoretyk morskiej sztuki wojennej Alfred T. Mahan (1840-1914) stwierdził w jednej z prac – „Nagle uzmysłowiłem sobie, jak odmiennie wszystko mogłoby się ułożyć, gdyby Hannibal dokonał inwazji Italii drogą morską, albo gdyby po inwazji miał swobodne połączenie morskie z Kartaginą”. Po latach studiów historycznych uznał, że rozwój i upadek imperiów, a także przyszłe losy narodów zależą od panowania na morzu. Zapewne wielu politologów traktuje jego poglądy jako zbyt jednostronne, jednak praktycy wojskowi i stojący za nimi decydenci dalej postępują zgodnie z jego teorią. Operacje z morza były i są prowadzone w rejonach, gdzie służba dyplomatyczna nie wykazała się skutecznością, a atak z lądu jest niemożliwy z przyczyn geograficznych lub politycznych – brak zgody sąsiadujących państw na przemarsz wojsk.

Demokracje świata oczekują szybkich oraz zdecydowanych działań państw operujących pod egidą Organizacji Narodów Zjednoczonych czy też NATO w rejonach wojen lub zagrożonych konfliktem, jak również ratowania ludzi narażonych na skutki kataklizmów. Duże floty dysponują pełnym arsenałem środków mogących sprostać tym zadaniom. O korzyściach z utrzymania sił desantowych po raz pierwszy od czasów tzw. wojny o Falklandy (w 1982 roku) przekonali się stratedzy w czasie pierwszej wojny w Zatoce Perskiej w 1991 roku. Obawa przed amerykańskim atakiem z morza trzymała w szachu dwie doborowe dywizje gwardii irackiej, które nigdy nie znalazły się na newralgicznym odcinku frontu, gdzie sprzymierzeni przełamali linie obrony Saddama Husajna (mimo że ostatecznie żaden żołnierz piechoty morskiej nie wylądował na brzegu).

Przymusowe wejście

Międzynarodowe zespoły sił desantowych już kilkakrotnie dowiodły swojej użyteczności, choćby w operacjach prowadzonych na Bałkanach – w Bośni i Albanii (wojna o Kosowo). Zapewniają przerzut oraz zaopatrywanie wojsk w rejonach pozbawionych infrastruktury portowej. Ich obecność, w ramach działań pokojowych, może stanowić znaczącą siłę zdolną narzucić polityczną wolę. W przypadku eskalacji konfliktu, mają także kluczowe znaczenie w razie konieczności wycofania się, ewakuacji obserwatorów oraz rozjemców. Zapewniają tym samym spory komfort psychiczny dla ludzi działających w trudnym terenie (ci mogą być bowiem pewni, że pomoc z morza jest zawsze dostępna i pozostaje w zasięgu ręki).

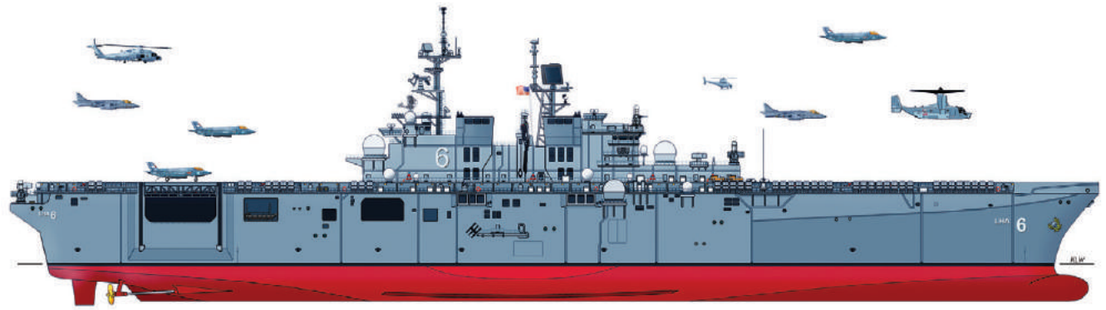
Zmiana priorytetów

Jeszcze nie tak dawno uważano, że wielkie operacje desantowe, takie jak te prowadzone podczas II wojny światowej czy też w trakcie konfliktu koreańskiego są zbyt ryzykowne ze względu na wzrost możliwości defensywnych obrony wybrzeża. Największym zagrożeniem dla sił inwazyjnych zawsze były miny morskie i lądowe, przeszkody inżynieryjne oraz ataki z powietrza. Wobec tego zachodni komentatorzy uważali, że tylko floty Stanów Zjednoczonych oraz Wielkiej Brytanii (obecnie do tego grona doszły jeszcze Włochy, Australia i – w późniejszym czasie – także Chiny) dysponują potencjałem zdolnym do przeprowadzenia desantu na odległych akwenach w sile co najmniej jednej brygady piechoty morskiej, a to i tak wiąże się ze sporym ryzykiem. Na przykład w 1982 roku, aby odzyskać zajęte Falklandy, Brytyjczycy musieli zmobilizować do tego celu całą swoją flotę.

Praktyka pokazała jednak, że operacje desantowe są jak najbardziej możliwe także we współczesnych czasach. Warunkiem koniecznym osiągnięcia powodzenia jest m.in. wywalczenie tzw. kontroli morza na danym akwenie. Teoretycznie samodzielnie może dokonać tego obecnie jedynie US Navy. Połączone „zasoby” inwazyjne kilku mniejszych państw, działających w sojuszu np. w operacjach pokojowych, mogą stanowić znaczącą siłę zdolną narzucić polityczną wolę. Stąd wzrost popularności mniejszych uniwersalnych okrętów desantowych-doków. Według poglądów amerykańskich, współczesna podstawowa grupa sił desantowych powinna składać się z tzw. oddziału okrętów grupy wynosi ok. 70 000-80 000 ton (nie licząc oczywiście eskorty). W pewnych okolicznościach skład zespołu można jednak ograniczyć do trzech jednostek.

Waga ciężka

W szeroko pojętych operacjach desantowych przodującą rolę odgrywa US Navy, mająca nie tylko bogate doświadczenie w działaniach tego rodzaju, ale dysponująca największymi oraz najnowocześniejszymi środkami walki. W skład jej sił inwazyjnych (liczących obecnie około 120 jednostek, w tym aż 47 dużych i średnich) wchodzą uniwersalne okręty desantowe-doki klasy LHD, uniwersalne okręty desantowe klasy LHA, klasyczne jednostki desantowe, okręty wsparcia ogniowego, osłony, lotnictwo oraz piechota morska.



FOT. S. LIPIECKI, US NAVY; ROYAL NAVY; RAN, NAVSOURCE, SNMG-1; RYS. – S. LIPIECKI

Uniwersalny okręt desantowy USS „America” (LHA-6)

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: długość całkowita/KLW – 257,3 m/237,1 m; szerokość maksymalna/KLW – 59,1 m/32,3 m; zanurzenie wyporność normalna/bojowa – 8,1 m/8,8 m; wyporność lekka (pusty okręt) – 28 686 t; wyporność normalna – 41 005 t; wyporność bojowa (pełna) – 45 693 t; napęd (CODLOG) – 2 zespoły turbin gazowych LM-2500-30, 2 dwustopniowe przekładnie redukcyjne G.E., 2 silniki elektryczne Alstom, 6 głównych agregatów elektrycznych SSGE z silnikami wysokoprężnymi Fairbanks Morse, 2 sześciołopatowe śruby nastawne, 2 stery; prędkość maksymalna (projektowana) – 22 węzły; prędkosć maksymalna (rzeczywista) – 18 w; zasięg operacyjny – 10 000 Mm przy 18 węzłów; załoga (stała) – 994-1070 osób (w tym 65-66 oficerów); ładowność – 1687-1710 żołnierzy US Marine Corps (z miejscem na zakwaterowanie kolejnych 184) i do 120 pojazdów (w tym 5 czołgów ciężkich M1 Abrams, 25 amfibii AAV, 9-10 haubic M198, 68 ciężkich pojazdów transportowych i 12 pojazdów pomocniczych; uzbrojenie – 2 x 8 RIM-162D/G ESSM, 2 x RIM-116 RAM lub Sea-RAM, 2 x 6 kal. 20 mm Mk 15 Phalanx Block 1B CIWS, 3 x 1 kal. 25 mm M242 Bushmaster, 7 x 2 kal. 12,7 mm MG2HB Browning; systemy obserwacji technicznej – CMS SSDS Mk 2, AN/USG-2B CEC i SSTDS, radar AN/SPS-48G(V)12 3D, radar AN/SPS-49(V)1A, radar AN/SPS-67, radar AN/SPQ-9B, FCS Mk 91 MFCS z iluminatorami Mk 23 TAS, 2 radary AN/SPS-73(V)12 DUAL, radar AN/SPS-59, system NTDS w tym linie transmisji danych Link4A, Link 14, Link 11/22 oraz Link-16, systemy EW/ECM/ESM/ESSM SLQ-32B(V)2 i AN/SLQ-32C Nixie, system IFF Mk XII UPX-29, wyrzutnie (lub zrzutnie) pasywnych środków zakłócających Mk-36 SRBOC, Mk-169 mod. 3 Nulka i AN/SLQ-39 CHAFF Buoys, systemy łączności i komunikacji satelitarnej SATCOM AN/WSC-6(V)9 i AN/USC-69(V)2 MSSCT, radarowe i radiowe systemy kontroli statków powietrznych AN/SPN-43 MATCR, AN/SPN-35 ATCR i AN/SPN-41A ICLS, lotnicza radiolatarnia AN/URN-25 TACAN, system nawigacji satelitarnej NAVSAT, systemy łączności (VLF/HF, VHF, UHF, SHF i INMARSAT); grupa powietrzna – do 30 statków powietrznych (myśliwce wielozadaniowe AV-8B Harrier II Plus i/lub F-35B Lightning II, pionowzloty wielozadaniowe (VTOL) Bell-Boeing V-22 Osprey, śmigłowce Bell AH-1W/Z Super Cobra/Viper, UH-1Y Venom, CH-53E Super Stallion, 6 SH-60F ASW lub HH-60H SAR i bezzałogowce); wyposażenie lotnicze – hangar o powierzchni 2823 m^2, pokład lotniczy o wymiarach 249,6 m x 36 m, 2 podnośniki zewnętrzne, 9 stanowisk startowych; wyposażenie dodatkowe – 2 łodzie referencyjne, hybrydowe łodzie motorowe RHIB (w hangarach bocznych).

1. Hiszpański ESPS „Juan Carlos I” stał się bazą dla serii eksportowych okrętów klasy LHD, w tym australijskiego typu Canberra (na zdjęciu).
2. Wielkie uniwersalne okręty desantowe typu America tylko z wyglądu nieco przypominają lotniskowce. Nie mają zatapialnego doku, co okazało się błędem.
3. Zatapialny dok dużych okrętów klasy LHD i LPD daje rozliczne przewagi taktyczne nad jednostkami klasy LHA

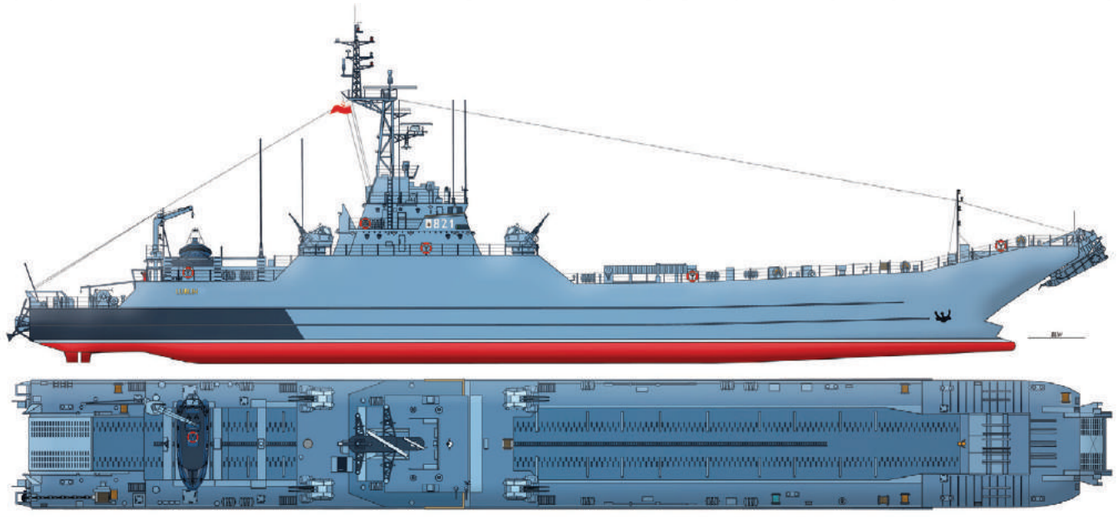
ekspedycyjnego, specjalnego oraz jednostek desantowych. W skład takiego zespołu wchodzą: uniwersalny okręt desantowy-dok (LHD, ang. Landing Helicopter-Dock) lub bez doku (LHA, ang. Landing Helicopter Assault), okręt transportowy-dok (LPD, ang. Landing Platform-Dock), okręt desantowy-dok (LSD, ang. Landing Ship-Dock) i dwa okręty do transportu pojazdów opancerzonych (w tym czołgów) klasy LST (Landing Ship Transport). W tym wariancie łączna wyporność

Te pierwsze łączą w sobie cechy śmigłowcowców i jednocześnie (poniekąd) lotniskowców lekkich z ciągłym pokładem lotniczym oraz boczną nadbudówką zwaną „wyspą” (ang. „Island”). Jednostki te mogą zatem realizować bardzo szeroką gamę zadań – od typowo desantowych, poprzez pełnienie funkcji okrętów wsparcia, aż po misje uderzeniowe. Nie są lotniskowcami, ale zdolność operowania różnego rodzaju statkami powietrznymi czyni z nich niebywale groźną broń, także w misjach

typowo morskich, jak np. ASW (ang. Anti-Submarine Warfare, czyli zwalczania okrętów podwodnych). Mogą równie skutecznie działać w regionach dotkniętych klęskami żywiołowymi, pełniąc funkcję mobilnych szpitali oraz jednostek naprawczych, jak również kierować całymi operacjami morskimi (w charakterze okrętów flagowych). Generalnie są to jednostki tak wszechstronne, że stanowią obecnie fundament amerykańskich Eskadr Amfibijnych PHIBRON (ang. Amphibious Squadrons) i Ekspedycyjnych Grup Uderzeniowych ESG (ang. Expeditionary Strike Group).

Ich geneza sięga jednak daleko wstecz, bo aż do końca lat 50. ubiegłego wieku. Renesans sił desantowych w US Navy zapoczątkowało bowiem 7 jednostek klasy LPH (ang. Landing Platform Helicopter) typu Iwo-Jima, wybudowanych w latach 1959-1970. Służyły one długo, bo aż do 2002 roku, co było świadectwem ich użyteczności. Kolejną generację stanowiło 5 dużych (blisko 40 000 ton), konstrukcyjnie nowatorskich, uniwersalnych śmigłowcowców desantowych typu Tarawa (klasyfikowanych – błędnie – jako LHA i to mimo posiadania doku). Wprowadzono je do służby w latach 1976-1980. Mimo dużej przydatności, zdecydowano się je wycofać z linii w latach 2005-2015, a to z powodu niemożności dostosowania ich do obsługi wielozadaniowych myśliwców F-35B Lightning II. To właśnie te okręty obecnie są zastępowane przez jednostki typu America. Kosztem możliwości prowadzenia desantu drogą morską, zwiększono bowiem zdolności operowania różnego rodzaju statkami powietrznymi, co wymusiło m.in. rezygnację z zatapialnego doku, a więc i eksploatacji poduszkowców oraz barek desantowych. Przełom nastąpił jednak w 1989 roku, gdy do służby wszedł pierwszy uniwersalny okręt desantowy-dok (LHD) typu Wasp, stanowiący w istocie znaczące rozwinięcie projektu jednostek typu Tarawa. Z uwagi na pozytywne doświadczenia związane z ich eksploatacją (oraz rosnącą świadomością wagi sił desantowych), zdecydowano się na budowę aż 8 okrętów typu Wasp. Za ich konstrukcję odpowiedzialna była wyłącznie stocznia Ingalls Shipbuilding w Pascagoula (stan Mississippi). Co ciekawe, piąta jednostka serii – USS „Bataan” (LHD-5) – została skonstruowana w systemie modułowym, co skutkowało tym, że z chwilą wodowania okręt był ukończony w aż 75%. Był to swoją drogą pierwszy z „Waspów”, który od razu został przystosowany do swobodnego zakwaterowania przedstawicielek tzw. płci pięknej (pozostałe okręty klasy LHD musiały przejść odpowiednie modernizacje). Przygotowano na nich miejsce dla 450 kobiet należących zarówno do załogi stałej jak i Korpusu Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych (USMC, ang. United States Marine Corps).

Prace koncepcyjne nad programem uniwersalnego okrętu desantowego o poszerzonych zdolnościach prowadzenia operacji powietrznych (kosztem typowo morskich) rozpoczęły się już w 2001 roku, w ramach programu LHA(R) Flight 0. Założono przede wszystkim zrezygnowanie z zatapialnego doku na rzecz zwiększonych zapasów paliwa i uzbrojenia lotniczego oraz możliwości pełnej konserwacji na pokładzie nawet największych maszyn pokroju MV-22B. Do tego doszła chęć przystosowania jednostek pod najnowsze myśliwce F-35 z programu JSF. Uwzględniając wszelkie doświadczenia zebrane z eksploatacji typu Tarawa oraz ostatniego z okrętów klasy LHD typu Wasp, 1 czerwca 2007 roku US Navy i koncern Northop Grumman podpisały kontrakt (o wartości 2,4 mld USD) na projekt i konstrukcję jednostki prototypowej LHA-6, przyszłego USS „America”. Budową okrętu (w systemie modułowym) zajęła się stocznia Huntington Ingalls. Zamówienie na kolejną jednostkę LHA-7 (przyszły USS „Tripoli”) złożono z opóźnieniem, bo dopiero 31 maja 2012 roku. Obecnie oba okręty służą we Flocie Pacyfiku, stacjonując w Japonii (w Yokosuce i Sasebo). Trzecia jednostka typu America – przyszły USS „Bougainville” (LHA-8) – jest budowany według nieco zmienionego projektu, oznaczonego jako LHA(R) Flight I. Uwzględnia on przywrócenie doku (aczkolwiek z ograniczeniami), tak by można było wykorzystywać niektóre barki desantowe oraz – przede wszystkim – poduszkowce. Ocenia się, że ostateczny koszt tej jednostki przekroczy kwotę 3,5 mld USD. Okręt znajduje się obecnie w końcowej fazie prac wyposażeniowych. Swoją drogą, zostały one przyśpieszone po napaści Rosji na Ukrainę. Z tego samego powodu pośpiesznie złożono zamówienia na kolejne dwie jednostki LHA-9 i LHA-10, dla których nazw na razie nie wybrano. One również powstaną według zmodyfikowanego projektu Flight I, stąd dalsza ich klasyfikacja jako LHA będzie siłą rzeczy budzić kontrowersje.



Okręt transportowo-minowy ORP „Lublin” (821) proj. 767

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: długość całkowita – 95,8 m; maksymalna szerokość – 10,8 m; zanurzenie (wyporność pełna) – 2,3 m; wyporność pełna – 1665 ton; wyporność maksymalna 1745 ton; napęd – 3 silniki wysokoprężne (średnioobrotowe, nienawrotne, rzędowe, sześciocylindrowe, czterosuwowe z doładowaniem sprężarką) Cegielski-Sulzer 6ATL25D o mocy 1320 kW (przy 1000 obrotach na minutę) każdy z przekładniami redukcyjnymi, 3 linie wałów, 3 śruby o stałym skoku (pracujące w stałych dyszach Korta); zespoły prądotwórcze – 3 silniki Cummins QSM11-D(M) o mocy 265 kW z prądnicami Stamford (produkcji brytyjskiej) o mocy 250 kW i napięciu 400 V/50 Hz; prędkość maksymalna – 16,8 węzłów; zasięg operacyjny – 1500 mil morskich; autonomiczność – 5 dób; podstawowe systemy obserwacji technicznej – radar nawigacyjny BridgeMaster E343, radar nawigacyjny BridgeMaster E252, urządzenia elektronawigacji, radiokomunikacji, mapa elektroniczna WECDIS, DGPS, echosonda GDS-101 Skipper oraz system automatycznej łączności i identyfikacji jednostek morskich AIS (ang. Automatic Identification System); ładunek – 9 stanowisk parkingowych (o maksymalnym obciążeniu jednostkowym do 45 ton) dla 9 pojazdów o szerokości ponad 2,5 m (np. czołgów T-72) lub 8 transporterów kołowych Rosomak i/lub 17 pojazdów kołowych o szerokości do 2,5 m (np. transportery BRDM-2 lub samochody ciężarowe); uzbrojenie – 4 dwudziałowe stanowiska armat kal. 23 mm ZU-23-2MR „Wróbel II”, 2 przenośne przeciwlotnicze zestawy rakietowe PZR Grom, 9 wyrzutni ładunków wydłużonych ŁWD-100/5000 Sosna, 6 świec dymnych MDSz, 12 x 9 stałych wyrzutni celów pozornych kal. 81 mm Jastrząb (obecnie zdemontowane), możliwość transportu i stawiania min morskich (2 demontowalne tory minowe dla max. 80 min); załoga – 50 osób (5 oficerów, 11 podoficerów i 34 marynarzy).

Okręty typu America od strony konstrukcyjnej garściami czerpią z jednostek typu Tarawa oraz LHD typu Wasp, a konkretnie ostatniej jednostki tego typu – USS „Makin Island” (LHD-8). Mają więc dość konserwatywną budowę, typową dla uniwersalnych okrętów desantowych tej wielkości, z ciągłym pokładem lotniczym o prostokątnym obrysie na całej długości i szerokości. Długość całkowita wynosi 257,3 m, a szerokość maksymalna 42,7 m (32,3 m na konstrukcyjnej linii wodnicy). Wyporność lekka wynosi 28 686 ton, normalna 41 005 ton, a bojowa (pełna) 45 693 tony. Są to więc największe jednostki tej klasy na świecie. Wszystko wskazuje też na to, że przed nimi wiele lat pracowitej służby. Zarówno typ Wasp jak i America są klasyfikowane jako jednostki uniwersalne, gdyż mają wszystko co potrzebne do realizacji niemal każdego zadania związanego z uderzeniem z morza na ląd, tudzież wsparcia takich działań. Pewnym istotnym ograniczeniem taktycznym w wypadku typu America jest brak zatapialnego doku z rampą załadunkową, ale należy też pamiętać, że powstanie tych okrętów nie miało na celu zastąpienia jednostek klasy LHD typu Wasp, a raczej wypełnienia luki po wycofaniu z eksploatacji LHA typu Tarawa. Jako ich bezpośredni następcy doskonale wywiązują się ze swoich zadań, mimo iż ich napęd cechuje się awaryjnością i trudną obsługą.

Wbrew obiegowej opinii, okręty typu America – podobnie zresztą jak typu Wasp – nie są przystosowane do pełnienia funkcji typowych lotniskowców, działających w ramach grup lotniskowcowych CVBG (ang. Carrier Battle Group), znanych obecnie jako CSG (ang. Carrier Strike Group). Przystosowano je wprawdzie do operowania wielozadaniowymi myśliwcami F-35 (w miejsce AV-8B Harrier II Plus), jednak są to wyłącznie maszyny w wersji „B” STOVL (ang. Short Take Off and Vertical Landing), a więc przeznaczone głównie do wsparcia bezpośredniego pola walki, a nie np. wywalczenia przewagi powietrznej tudzież pełnienia funkcji „tarczy floty”, którą to i tak przejęły już krążowniki i niszczyciele rakietowe z systemem AEGIS/BMD. Pomijając ograniczenia F-35 w wersji B (mniejszy zasięg, brak niektórych konfiguracji uzbrojenia) – samolot ten jest najdroższym wariantem programu JSF (oznacza to większe wydatki niż przy klasycznym morskim wariancie „C”). Z drugiej jednak strony, z uwagi na popularność tej odmiany (szczególnie w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii), jest objęty intensywnym programem badawczo-rozwojowym, stale zwiększającym jego możliwości.

Uniwersalne okręty desantowe-doki (LHD) typu Wasp dzięki zatapialnemu dokowi dysponują unikatową zdolnością operowania z aż trzema dużymi poduszkowcami desantowymi oraz z całą plejadą barek desantowych różnych klas i typów

Grupa powietrzna może składać się nawet z 30 statków powietrznych różnych klas i typów. Zależy to od przyjętej konfiguracji względem prowadzonej operacji, i tak, na przykład, w misjach wsparcia „Sea Control” większość (do 23 maszyn) stanowić mogą myśliwce wielozadaniowe F-35B Lightning II, plus 6 śmigłowców ASW SH-60F (obecnie MH-60R) Seahawk lub SAR HH-60H. W wypadku prowadzenia typowej operacji desantowej (wykorzystując przy tym jako wsparcia inne okręty), na okrętach typu America może stacjonować nawet do 42 dużych śmigłowców transportowych pokroju CH-46 Sea Knight (nie licząc nieco lżejszych maszyn wsparcia, takich jak Bell AH-1W/Z Super Cobra/Viper czy też UH-1Y Venom) lub ponad 22 zmiennopłaty MV-22B Osprey.

Standardowa grupa powietrzna składa się z: 6 myśliwców wielozadaniowych VTOL AV-8B Harrier II Plus lub F-35B Lightning II; 4 śmigłowców wsparcia Bell AH-1W/Z Super Cobra/Viper; 12 przemiennopłatów MV-22B Osprey; 4 ciężkich śmigłowców CH-53E/K Super Stallion; 3-4 średnich śmigłowców wielozadaniowych UH-1Y Venom (z zasobnikami EW/ECM AN/ALQ-231(V)3 Intrepid Tider Pod.); 2-4 śmigłowców MH-60R Seahawk oraz 2-4 bezzałogowców (np. Northrop Grumman MQ-8C Fire Scout).

Jak widać, nie ma tu konfiguracji umożliwiającej wywalczenie przewagi powietrznej, tudzież wsparcia dla tarczy przeciwrakietowej floty. Zarówno jednostki typu Wasp jak i pozbawione doku typu America nie dysponują ani katapultami, ani rampą startową. Nie są więc w stanie prowadzić ofensywnych operacji lotniczych na szeroką skalę i – w przypadku uderzeniowej konfiguracji – mogą wykorzystywać jedynie samoloty klasy STOVL. Ponadto są okrętami stosunkowo powolnymi, co z miejsca przekreśla szansę wkomponowania ich w szybkie lotniskowcowe grupy bojowe. Zatem nie można przyrównywać okrętów klasy LHA typu America oraz klasy LHD typu Wasp do typowych lotniskowców (co najwyżej lotniskowców eskortowych CVE, o ile występują one w konfiguracji „Sea Control”). Tym niemniej w roli dużych uniwersalnych okrętów desantowych spisują się doskonale. Dysponują przy tym bogatym zapleczem logistycznym (w tym medycznym). Nie potrzebują więc stałego zaopatrzenia z kraju, by prowadzić swoje działania w zapalnych regionach naszego globu. Ba, mogą udzielać wsparcia mniejszym jednostkom, przedłużając tym samym pobyt grupy bojowej w morzu lub w pobliżu AO (ang. Area of Operations). Okręty te są zwykle rdzeniem grupy jednostek desantowych (ang. Amphibious Ready Group), która przenosi tzw. Oddział Ekspedycyjny USMC (ang. Marine Expeditionary Unit). Kilka takich zespołów stale patroluje oceany świata, dając USA zdolność wysadzenia silnego desantu na dowolnym wybrzeżu w przeciągu zaledwie kilku dni.

Sławomir J. Lipiecki
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Część 3

W służbie bezpieczeństwa morskiego państwa

Polska Marynarka Wojenna od niepodległości do współczesności

Zakończenie II wojny światowej to początek wdrażania w życie podziałów stref wpływów Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego na kontynencie europejskim. W lipcu 1945 roku Stany Zjednoczone i Wielka Brytania uznały rząd Bolesława Bieruta jako prawowity w Polsce. Nie będący już wówczas premierem Wielkiej Brytanii Winston Churchill uznał, że w interesie Wielkiej Brytanii leży pozostawienie krajów Europy Wschodniej na pastwę losu.

Polska otrzymała zdecydowanie większy dostęp do morza, w porównaniu z tym, z okresu międzywojennego. Teoretycznie, ponieważ większa jego część była jeszcze przez kilka lat radziecką strefą okupacyjną, obłożoną reparacjami wojennymi. Przykładem tego były porty w Świnoujściu i Szczecinie, w których dokonywano przeładunku reparacji wojennych dla Związku Radzieckiego, a także stacjonowały tam okręty floty radzieckiej.

Marynarka Wojenna a bezpieczeństwo morskie państwa polskiego od zakończenia II wojny światowej do rozwiązania Zjednoczonej Floty Bałtyckiej

Wraz z utworzeniem tzw. rządu lubelskiego, rozpoczęły się działania polegające na tworzeniu zalążka MW właśnie w Lublinie (tak jak po I wojnie światowej, także daleko od morza – w Modlinie). Kadra oraz żołnierze w przeważającej części nie widzieli morza, a tym bardziej nie mieli jakiegokolwiek przygotowania morskiego. Ci, którzy posiadali wiedzę i doświadczenie niezbędne do budowania morskiego rodzaju sił zbrojnych, znajdowali się wtedy w Wielkiej Brytanii. Z ogólnej liczby ok. 3500 marynarzy polskiej MW na Zachodzie, do kraju po wojnie wróciło tylko 350.

7 lipca 1945 roku NDWP marszałek Michał Rola-Żymierski wydał rozkaz o utworzeniu Marynarki Wojennej. Jej Dowództwo, początkowo organizowane we Włochach k. Warszawy, w sierpniu 1945 r. zaczęto przenosić do Gdyni, do budynku przy ul. Waszyngtona.

Dowodzenie MW, w początkowej fazie jej formowania, czasowo powierzono oficerom radzieckiej misji morskiej. Stanowisko dowódcy MW objął jej szef kadm. Mikołaj Abramow, a szefem Sztabu Głównego MW został kmdr Iwan Szylingowski. Ten stan rzeczy wywołał krytykę zarówno oficerów MW z okresu międzywojennego będących w kraju, jak i przebywających w Wielkiej Brytanii. Pewną zachętą do ich powrotu miało być zwolnienie w grudniu 1945 roku oficerów radzieckich z pełnionych przez nich kierowniczych stanowisk. Dowódcą MW został kadm. Adam Mohuczy.

Od kwietnia 1945 roku Polska, po podpisaniu porozumienia bilateralnego z ZSRR w sprawach m.in. obronności i bezpieczeństwa, została praktycznie podporządkowana stronie radzieckiej. Jako ówczesny sojusznik z najdalej wysuniętą granicą strefy wpływów ZSRR (jeszcze nie było NRD), nasz kraj był pod specjalnym nadzorem. Stacjonujące na terytorium Polski, w ramach Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej (PGW AR), siły lądowe i lotnictwo, były wspierane w tym rejonie przez okręty 4. i 8. Floty Bałtyckiej Związku Radzieckiego.

Na bazie okrętów wchodzących w skład wspomnianych flot, utworzono (jak napisał prof. Jerzy Przybylski) silną grupę bojową. Pozostawała ona w stanie wysokiej gotowości i była zdolna do odparcia agresji przeciwnika z zachodniego kierunku morskiego. Obydwie formacje (4. i 8. – przyp. J.B.) przystąpiły do organizacji współdziałania z wojskami lądowymi oraz lotnictwem – 8. Flota wspierała Leningradzki Okręg Wojskowy, zaś 4. Flota – Przybałtycki Okręg Wojskowy oraz Północną Grupę Wojsk Radzieckich w Polsce i grupę wojsk radzieckich stacjonujących w NRD.

Przejęcie w 1945 roku wybrzeża o długości linii brzegowej 524 km (prawie 15% całkowitej długości granic Polski) postawiło przed ówczesnym rządem i Naczelnym Dowództwem WP poważne wyzwanie, jakim było zorganizowanie ochrony i obrony granicy morskiej państwa. Takie zadanie scedowano na powstającą MW. Zostało ono umieszczone w „Wytycznych dla rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1946 – 1949" i zgodnie z nimi siły morskie miały zapewnić obronę polskiego wybrzeża morskiego oraz osłonę dla północnego skrzydła i tyłów ewentualnego frontu obronnego na Odrze i Nysie.

I tak jak w latach 1918-1919, nie było okrętów ani kadr. A więc ponownie, pozycja wyjściowa – prawie zerowa. Dopiero w październiku 1945 roku ze Szwecji powróciły okręty podwodne: ORP „Sęp", ORP „Ryś" i ORP „Żbik". Miesiąc później, w Travemünde, zostały odnalezione przedwojenne trałowce: „Czajka", „Mewa", „Rybitwa i „Żuraw". Weszły one w skład Dywizjonu Trałowców MW. W marcu 1946 roku przybył do Gdyni zespół 23 okrętów radzieckich, przekazanych MW w ramach reparacji wojennych. Było to: 9 trałowców redowych, 12 małych ścigaczy okrętów podwodnych i dwa kutry torpedowe. W sierpniu 1947 roku do służby wszedł ORP „Błyskawica", po przybyciu do Gdyni z Wielkiej Brytanii. Z kolei w lipcu 1948 roku wrócił ORP „Iskra", a w lipcu 1951 roku ORP „Burza", natomiast w październiku 1952 roku – ORP „Wilk".

Pobyt oficerów radzieckich w MW, a także objęcie stanowiska ministra obrony narodowej przez marszałka Konstantego Rokossowskiego spowodowało, że dotychczasowa organizacja dowództwa MW i struktura organizacyjna MW, oparta w dużej części na wzorcach przedwojennych, została zmodyfikowana. Wykorzystano model struktury wspomnianej już 4. i 8. Floty Bałtyckiej Związku Radzieckiego.

W lutym 1947 roku, ze względu na zły stan zdrowia (to dla prasy), a faktycznie za prezentowanie innych poglądów od obowiązujących wówczas w SG WP, minister ON zwolnił kadm. Adama Mohuczego ze stanowiska dowódcy MW. Na jego miejsce wyznaczono dotychczasowego dowódcę Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego (sformowanego w maju 1946 roku, z siedzibą w Świnoujściu) kadm. Włodzimierza Brunona Steyera.

Okręt desantowy średni proj. 771

W 1948 roku, w SG Armii Radzieckiej (do 1946 roku była Armia Czerwona) ustalono, że zadania obronne i zaczepne we własnej strefie operacyjnej polska flota wojenna będzie wykonywać samodzielnie, natomiast poza tą strefą – współdziałając z Flotą Bałtycką ZSRR. Jej udział w koalicyjnych operacjach na większą skalę uzależniono od liczby i jakości samolotów oraz uzbrojenia jednostek nadbrzeżnych. Ustalenia te obowiązywały aż do 1989 roku.

Tak jak w okresie międzywojennym, powstało kilka planów rozwoju floty. Podobnie jak poprzednie, większość przekraczała możliwości budżetu MON. W kwietniu 1948 roku przygotowano perspektywiczny plan rozwoju sił MW, obejmujący lata 1948-1968. Zakładał on udział ZSRR w zakresie wyposażenia MW w odpowiednie okręty, sprzęt i uzbrojenie. Przewodnia idea planu opierała się na ścisłej współpracy z flotą wojenną ZSRR. Jednak wiele przedsięwzięć nie zostało zrealizowanych, gdyż był to „pobożny" koncert życzeń.

W 1949 roku utworzono Dowództwo Floty, odpowiedzialne za kierowanie działalnością i szkoleniem sił MW. Rozformowano je już w 1950 roku. Powstały wówczas: Dowództwo Obrony Wodnego Rejonu Głównej Bazy oraz Dowództwa Baz w Świnoujściu, Kołobrzegu i Ustce, a także Dowództwo Lotnictwa MW.

W wyniku częściowej realizacji planów rozwoju MW, z końcem 1949 roku – jak podaje prof. Jerzy Przybylski – w skład floty wojennej wchodziły 33 okręty bojowe (niszczyciel, 3 okręty podwodne, 12 trałowców, 12 ścigaczy, 3 dozorowce i 2 kutry torpedowe) oraz 50 pomocniczych jednostek pływających. Mimo takiej liczby okrętów, w całości nie stanowiła żadnego związku taktycznego czy operacyjnego, gdyż składała się z doraźnie zebranych jednostek, różniących się m.in.: wypornością, uzbrojeniem, wyposażeniem oraz silnikami głównymi. Były to okręty mocno wysłużone i dlatego mogła ona zapewnić głównie proces szkolenia praktycznego dla ośrodków szkoleniowych MW, gdyż miała małą wartość bojową. Wymagała gruntownej modernizacji, ale to nastąpiło dopiero w latach 1956-1970. Brakowało również kadry z doświadczeniem specjalistycznym, niezbędnym do służby na okrętach. Wynikało to z faktu, że niewielu z kadry PMW wróciło z Wielkiej Brytanii do kraju, a część z nich wpadła w wir prześladowań, które objęły od 1948 roku Wojsko Polskie, w tym MW.

W listopadzie 1949 roku szef GZP-W WP otwarcie zapowiedział usuwanie z MW oficerów przedwojennych. Powiedział, że nie ma ludzi niezastąpionych i dalej stwierdził, że nastąpiło w MW „stępienie ostrza rewolucyjnego". Efekt był widoczny w bardzo krótkim czasie. Zwalniano nie tylko oficerów, ale również podoficerów i marynarzy, skazując ich na wieloletnie więzienie lub na śmierć w sfingowanych procesach. W korpusie oficerów, na miejsce zwalnianych i represjonowanych, przybywali często podoficerowie mianowani oficerami, wielokrotnie bez wykształcenia, ale wskazani przez władzę, której wszystko zawdzięczali i byli jej posłuszni.

Początek drugiego etapu w dziejach MW (lata 1950-1955) rozpoczął się z odejściem ze stanowiska dowódcy MW kadm. Włodzimierza Steyera (dowodził MW w latach 1947-1950). Nowym dowódcą MW został oficer radziecki kadm. Wiktor Czerokow – który pozostał na tym stanowisku do 1 kwietnia 1953 roku. Kolejnym dowódcą MW (od 1 kwietnia 1953 roku do 2 marca 1955 roku) był kadm. Aleksander Winogradow.

W latach 1951-1955 wszystkie ważniejsze stanowiska w MW były piastowane przez oficerów radzieckich. Łącznie, od 1945 roku do grudnia 1955 roku (jak podaje prof. Jerzy Przybylski) na stanowiskach dowódczych oraz w szkołach i instytucjach MW służyło rotacyjnie 97 oficerów radzieckich, w tym czterech admirałów i 15 komandorów. Od 1955 roku stanowiska kierownicze i dowódcze w MW obejmowali polscy oficerowie, absolwenci radzieckich uczelni wojskowych.

3 marca 1955 roku dowodzenie MW przejął absolwent OSMW z 1949 roku kmdr Zdzisław Studziński, awansowany w czerwcu 1955 roku do stopnia kontradmirała. W okresie od października 1956 roku do stycznia 1958 roku zastępował go kadm. Jan Wiśniewski (Studziński przebywał na Wyższym Kursie Operacyjnym

1. Okręt podwodny ORP „Sęp" w 1964 roku.
2. Trałowiec ORP „Mewa" na zdjęciu z 1951 roku.
3. Niszczyciel rakietowy ORP „Warszawa" (275) proj. 56AE

FOT. ARCHIWUM MUZEUM MW, ZBIORY NAC; KOLORYZACJA – MATEUSZ PROCIAK

Niszczyciel ORP „Błyskawica” (271) cumujący przy nabrzeżu w 1966 roku

w ZSRR). Wiceadm. Zdzisław Studziński dowodził MW do listopada 1969 roku. Kolejnym dowódcą MW był adm. Ludwik Janczyszyn (od 19 listopada 1969 roku do 13 lutego 1986 roku), a następnym wiceadm. Piotr Kołodziejczyk (od 13 lutego 1986 roku do 26 grudnia 1989 roku).

Tak jak w okresie międzywojennym oraz w czasie wojny dla Kierownictwa MW, tak po jej zakończeniu dla Dowództwa MW pilnym zadaniem było stworzenie własnego systemu kształcenia i szkolenia kadr. Stąd 18 stycznia 1946 roku ukazał się rozkaz o utworzeniu Oficerskiej Szkoły MW, a proces kształcenia rozpoczęto w lipcu 1946 roku. W 1955 roku OSMW została przekształcona w Wyższą Szkołę MW, a 17 lipca 1987 roku stała się Akademią MW. Zasadniczym celem wojskowego wyższego szkolnictwa morskiego pozostaje od lat 20. ubiegłego wieku kształcenie kadr oficerskich dla potrzeb morskiego rodzaju sił zbrojnych.

Pomimo trudności okresu powojennego, zwłaszcza braku odpowiedniej bazy dydaktycznej i przygotowanych nauczycieli akademickich, kształcenie podchorążych w OSMW ruszyło. Przybywali oficerowie z wojsk lądowych, którzy chcieli swoją dalszą służbę związać z MW, a później także młodzi kandydaci z cywila. Przez pierwszych kilkanaście lat kończyli oni naukę w OSMW i później w WSMW jako podporucznicy ze średnim technicznym wykształceniem, aby z czasem zacząć otrzymywać pierwszy stopień oficerski wraz z tytułem naukowym inżyniera oraz magistra.

Współpracowano w zakresie kształcenia kadr oficerskich z polskimi wyższymi uczelniami cywilnymi (studiowali w nich oficerowie MW, a kadra z tych uczelni wykładała w OSMW czy WSMW) i wojskowymi (np. Wojskową Akademią Techniczną i byłą Akademią Sztabu Generalnego). Utrzymywano kontakty oraz studiowano w radzieckich morskich uczelniach wojskowych oraz NRD-owskiej uczelni w Dreźnie. Przed II wojną światową kadry MW kształciły się w brytyjskich, a później francuskich morskich uczelniach wojskowych, a w czasie wojny w ośrodkach szkoleniowych Royal Navy.

Należy podkreślić, że praktycznie po objęciu stanowiska ministra obrony narodowej przez marszałka Konstantego Rokossowskiego, oficerowie MW po spełnieniu określonych kryteriów (nie tylko tych ideologicznych, ale także w zakresie wiedzy z nauk ścisłych oraz przewidywań dotyczących objęcia stanowiska służbowego) byli kierowani do radzieckich morskich uczelni wojskowych. Tam zdobywali tytuł magistra (później kierowano na studia do ZSRR również podchorążych MW), a także stopnie naukowe doktora. Zajęcia prowadzili m.in. doświadczeni oficerowie morscy, z dużą wiedzą teoretyczną i praktyczną. Uzyskane przez absolwentów tych uczelni kwalifikacje pozwoliły objąć im stanowiska naukowo-dydaktyczne, a później uruchomić w WSMW studia podyplomowe dla oficerów przechodzących z korpusu oficerów młodszych do korpusu oficerów starszych, w różnych specjalnościach.

Oficerowie polskiej MW zakończyli kształcenie w uczelniach morskich w ZSRR oraz w NRD w 1990 roku, a następnie powrócili do kraju (ciekawostką jest fakt, że w uczelniach radzieckich pozostali wówczas nadal studiujący w nich oficerowie np. z: Wielkiej Brytanii, Francji, USA oraz RFN). Ogółem, w latach 1954-1989 uczelnie radzieckie ukończyło łącznie 328 oficerów polskiej MW, a 25 oficerów uzyskało stopień doktora. Z kolei studia wyższe w NRD ukończyło w latach 1977-1990 łącznie 18 oficerów MW.

We wspomnianym okresie, w murach morskiej Alma Mater na Oksywiu studiowali również słuchacze z: Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Socjalistycznej Republiki Wietnamu oraz Libijskiej Republiki Arabskiej. Obecnie studiują w AMW m.in. podchorążowie z: Kataru, Arabii Saudyjskiej i Kuwejtu.

Pod koniec lat 90. XX wieku uruchomiono w AMW studia cywilne na poszczególnych wydziałach uczelni, które z roku na rok rozwijają się coraz intensywniej. Warto dodać, że Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich realizuje studia doktoranckie (w trybie stacjonarnym i niestacjonarnym) w zakresie nauk społecznych – bezpieczeństwo narodowe.

Szkolenie kadry podoficerskiej MW rozpoczęto w lutym 1947 roku, a prowadzono je w utworzonej we wrześniu 1945 roku Szkole Specjalistów Morskich. Po dwóch latach zapadła decyzja o powołaniu do życia Szkoły Podoficerów Zawodowych MW, którą podporządkowano komendantowi OSMW. Funkcjonowała ona do 1952 roku. Rozpoczęto wtedy szkolenie ponownie w SSM, gdzie kształcono także marynarzy służby zasadniczej i nadterminowej. W latach 50. ubiegłego wieku w MW brakowało kadry do obsadzenia etatów podoficerów zawodowych (około 40%). Dlatego w latach 1958-1963 rozpoczęto szkolenie na kursach organizowanych głównie w Ośrodku Szkolenia Specjalistów MW w Ustce i innych jednostkach nadbrzeżnych floty. W 1968 roku utworzono etatową Podoficerską Szkołę Zawodową MW w Ustce.

Kolejnym ważnym korpusem w MW był korpus chorążych. W maju 1968 roku powołano do życia Szkołę Chorążych MW, w oparciu o bazę dydaktyczną WSMW. W latach 1970--1998 (do czasu rozwiązania) Szkołę Chorążych MW ukończyło ponad 700 kadetów.

Akwen Morza Bałtyckiego był postrzegany przez NATO (North Atlantic Treaty Organization) po 1949 roku jako ważny komponent rejonu uwzględniającego Cieśniny Bałtyckie, Bałtyk i Morze Północne, w związku z tym stanowił dla sojuszu oczywistą strategiczną całość. Zarówno w NATO jak i w ówczesnym Układzie Warszawskim zdawano sobie sprawę z faktu, że utrata kontroli nad cieśninami jest jednoznaczna z brakiem możliwości wejścia lub wyjścia sił morskich na lub z Bałtyku. Siły morskie Danii i RFN, zgodnie z ustaleniami paktu północnoatlantyckiego, miały w trakcie potencjalnego konfliktu zbrojnego prowadzić operacje zaczepne na wybrzeżu NRD i Polski. Oprócz tych państw, NATO dla swych planów otrzymało „ciche wsparcie” ze strony państw skandynawskich, które popierały amerykańską strategię „zmasowanego odwetu”. W ZSRR przygotowano pod tym kątem zakres zasadniczych zadań dla własnej floty wojennej, a także (w wybranych fragmentach) dla pozostałych marynarek wojennych państw stron Układu Warszawskiego. Dotyczyły one: zniszczenia sił morskich przeciwnika, głównie jego zespołów uderzeniowych – lotniskowców i okrętów uzbrojonych w rakiety balistyczne (odnosiło się to tylko do floty oceanicznej ZSRR); zniszczenia ważnych obiektów wojskowych, ośrodków administracyjnych, politycznych, naukowych i przemysłowych przeciwnika znajdujących się na lądzie; obezwładnienia komunikacji morskich przeciwnika; obrony własnych morskich linii komunikacyjnych; zabezpieczenia i wsparcia działań lądowych na nadmorskich kierunkach operacyjnych. Na tej podstawie opracowano zadania dla baz morskich, w których miały stacjonować sił morskie. Dotyczyły one: obrony baz morskich z kierunku morza; wsparcia ogniowego skrzydła wojsk lądowych w wypadku ich działań wzdłuż wybrzeża morskiego; wspólnej z wojskami lądowymi obrony przeciwdesantowej wybrzeża morskiego; zabezpieczenia własnych linii komunikacyjnych przebiegających w południowej części Morza Bałtyckiego i wzdłuż wybrzeża PRL; zwalczania żeglugi przeciwnika w strefie przyległej do cieśnin bałtyckich i w południowej części Morza Bałtyckiego; wysadzanie morskich desantów taktycznych; prowadzenia rozpoznania lotnisk, baz morskich i okrętów na morzu oraz umocnień nadbrzeżnych i innych obiektów przeciwnika w rejonie Morza Bałtyckiego; uczestniczenia w obronie przeciwlotniczej obszaru kraju z kierunku nadmorskiego.

W początkowym okresie lat 60. ubiegłego wieku siły operacyjne MW zostały uznane jako siły uderzeniowe i włączone w skład Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego. Od 1961 roku przystąpiono do formowania Zjednoczonej Floty Bałtyckiej. Ministerstwo ON podkreśliło: Marynarka Wojenna stanowi związek operacyjny wchodzący w skład wojsk operacyjnych wydzielonych przez siły zbrojne PRL do Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego. W związku z nowymi zadaniami utworzono dwie flotylle obrony wybrzeża: 8. FOW w Świnoujściu oraz 9. FOW w Helu oraz dokonano podziału sił morskich na operacyjne (które bezpośrednio podporządkowano dowódcy MW) i terytorialne (podlegające dowódcom 8. FOW i 9. FOW) oraz wprowadzono strukturę organizacyjną zbliżoną do wojennej.

Szkuner szkolny ORP „Iskra” pod pełnymi żaglami (służył w latach 1928-1977). Hartowanie marynarskiego ducha podczas prac bosmańskich na pokładzie „Iskry” w 1956 roku

W latach 1957-1991 nastąpił znaczący rozwój MW. Odbywał się on już bez udziału oficjalnych doradców radzieckich, ale pod istotnym wpływem decyzji podejmowanych w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej.

W latach 1961-1970 zaszły ważne zmiany w składzie sił operacyjnych flot podległych bezpośrednio dowódcy MW i przeznaczonych do działań pod radzieckim dowództwem.

Pierwsza połowa lat 60. przyniosła dużą intensyfikację prac nad „dopracowaniem” zadań bojowych dla sił morskich. Finalnym efektem tych prac było wprowadzenie w życie w 1964 roku dyrektywy operacyjnej, w której precyzyjnie ujęto zasadnicze zadania oraz skład sił wydzielonych do ich realizacji przez Marynarkę Wojenną w momencie wybuchu konfliktu zbrojnego. W dokumencie tym stwierdzono m.in., że „Marynarka Wojenna

Mały okręt rakietowy ORP „Gdańsk” proj. 205 na patrolu bojowym

stanowi związek operacyjny wchodzący w skład wojsk operacyjnych wydzielonych przez Siły Zbrojne PRL do Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego”. Następnie wyszczególniono zadania sił morskich realizowane w trakcie trwania działań wojennych. Należały do nich: uczestniczenie w zwalczaniu sił morskich NATO i niedopuszczenie ich do działań w środkowej części Bałtyku; udział w obronie wybrzeża PRL wspólnie z wojskami Obrony Terytorialnej Kraju; zabezpieczenie transportów z zaopatrzeniem dla frontu nadmorskiego – drogą morską; prowadzenie operacji desantowych wspólnie z wojskami frontu nadmorskiego; udział w organizowaniu systemu bazowania sił własnych i sojuszniczych.

We wspomnianej dyrektywie MW podzielono na: siły operacyjne (przeznaczone do prowadzenia działań w zachodniej części Morza Bałtyckiego, osłony własnego wybrzeża oraz prowadzenia działań desantowych) oraz siły obrony terytorialnej (mające zapewnić obronę własnego wybrzeża). Należy podkreślić, że podział był umowny, gdyż pomiędzy tymi siłami istniały zależności i powiązania.

Pogarszająca się sytuacja wewnętrzna w kraju wpłynęła na tempo zmian organizacyjnych i wyposażania jednostek MW w nowszą generację sprzętu i uzbrojenia. Nastąpiło zmniejszenie liczby jednostek pływających. W latach 1986--1990 w MW był zauważalny początek regresu struktur sił okrętowych, gdy wycofano z linii łącznie 32 jednostki pływające.

W 1991 roku zakończył się dwubiegunowy podział świata oraz zakończyła się tzw. zimna wojna m.in. na Bałtyku. Zmiany na arenie międzynarodowej skutkowały rozwiązaniem Układu Warszawskiego. Rozpoczął się proces poszukiwania nowych rozwiązań polityczno-militarnych przez państwa, które wyszły spod jurysdykcji ZSRR, upadłego 26 grudnia 1991 roku. Lata 90. XX wieku to czas transformacji ustrojowej, a także podejmowania działań na rzecz włączenia Polski do struktur NATO.

kmdr rez. prof. dr hab. Jerzy Będźmirowski
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Część 2

Podwodna gra flot państw „trójkąta pacyficznego”

Jest całkiem oczywiste, że Australijczycy wykorzystując odpowiednie zapisy w pakcie AUKUS, mają zamiar włożyć jak najwięcej własnego wysiłku w budowę przyszłych okrętów podwodnych klasy SSN. W tym kontekście są zdecydowani stworzyć odpowiednią infrastrukturę przemysłową oraz stoczniową w Osborne (Australia Południowa), zdolną – w dalszej perspektywie – do montażu całych sekcji.

W tej sytuacji nie dziwi fakt, że głównym wykonawcą projektu przyszłych SSN-AUKUS będzie brytyjska BAE Systems, już mocno powiązana z australijskim przemysłem obronnym, szczególnie w kontekście budowy wielozadaniowych fregat rakietowych typu Hunter (mocno zmodyfikowanego brytyjskiego projektu Type 26, City). Kolejnym podmiotem z Wielkiej Brytanii, zaangażowanym w australijski przemysł obronny, ma być Babcock International, którego przedstawiciele niedawno oficjalnie ogłosili, że zespół specjalistów kierowany przez wiceadm. Nicka Hine'a (byłego II Lorda Morskiego) wesprze merytorycznie rozwój zdolności RAN w zakresie budowy i eksploatacji okrętów podwodnych, powstających w ramach SSN-AUKUS.

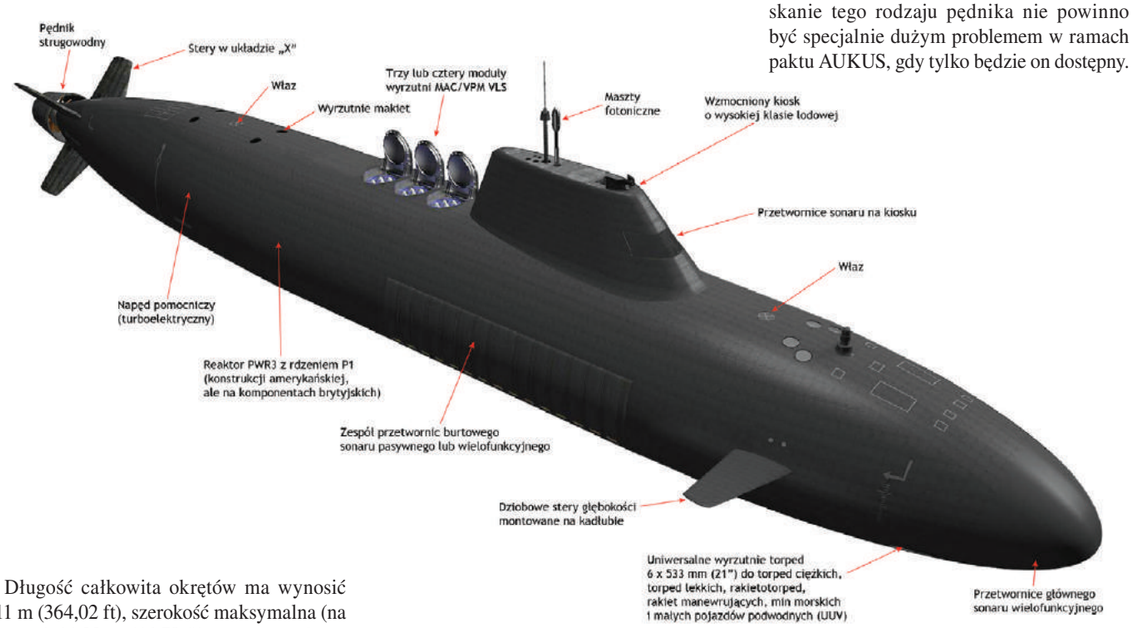
SSN-AUKUS

Teoretycznie niewiele wiadomo obecnie o szczegółach konstrukcji przyszłych australijskich okrętów podwodnych klasy SSN. Jednak można już teraz o nich sporo powiedzieć. Projektem bazowym mają być tutaj bowiem projektowane dla Royal Navy jednostki typu Defiance (11 okrętów). Zostaną one zbudowane w ramach programu SSN(R), tak na marginesie, również objętego już postanowieniami paktu AUKUS. Będą w istocie dużo bardziej awangardową wersją służących obecnie jednostek typu Astute (przy czym przyszłe HMS „Agamemnon” i HMS „Agincourt” wciąż znajdują się w budowie), wykorzystując przy tym całą masę rozwiązań z krajów sojuszniczych (głównie Stanów Zjednoczonych i Australii). Co więcej, według wymagań AUKUS, nowe okręty muszą cechować się unifikacją uzbrojenia i (w miarę możliwości) także systemów obserwacji technicznej, przy czym zagadnienie to działa oczywiście w dwie strony. Dla przykładu, tak brytyjskie jak i amerykańskie (oraz, w przyszłości, także australijskie) okręty podwodne mają mieć pełną możliwość obsługi np. torped ciężkich zarówno serii Mk 48 ADCAP/CBASS jak i Spearfish Mod. 1, tudzież torped lekkich Mk 54 MAKO czy też MU90 Impact oraz ciężkich rakiet manewrujących UGM-109E Block V i nowych rakiet o roboczej nazwie Phoenix. Zrodziło to nie lada kłopoty, bowiem zespoły projektowe, opracowujące obecnie brytyjski SSN(R), nieprzyzwyczajone do międzynarodowej kooperacji przy tego rodzaju ściśle tajnych i ultraskomplikowanych programach okrętowych, muszą teraz jeszcze dodatkowo uwzględniać wymagania australijskiej RAN, jako drugiego docelowego odbiorcy.

Obszarem, który prawdopodobnie będzie największym wyzwaniem, jest zaprojektowanie solidnego, a przy tym uniwersalnego kadłuba, zdolnego pomieścić amerykańskie systemy bojowe, sensory i efektory wykorzystywane przez US Navy i RAN, a przy tym wszystkim następną generację systemów Royal Navy, które mają stanowić rozwinięcie tych zastosowanych na uderzeniowych jednostkach typu Astute i strategicznych typu Dreadnought. Ponieważ integracja systemów dowodzenia i zarządzania walką (CMS) jest jednym z najbardziej wymagających i kosztownych zadań, im więcej wspólnych elementów uda się na tym etapie uzgodnić między US Navy, RAN oraz RN, tym lepiej. Już same tylko konsekwencje nabycia jednostek z napędem nuklearnym (nie mówiąc o broni, potencjalnie zdolnej do posiadania głowic strategicznych), w tym m.in. powiązanych z tą technologią kwestii własności intelektualnych, a także procedur zarządzania i bezpieczeństwa przez cały okres użytkowania, będą głównym wyznacznikiem tempa pozyskiwania zdolności eksploatacyjnych tej klasy jednostek przez RAN. Australia będzie musiała w pierwszym etapie całkowicie polegać na swoich partnerach, a jej ekipy stoczniowe oraz wojskowi będą zmuszeni do przestrzegania najwyższych reżimów z zakresu ochrony tajemnicy i zasad bezpieczeństwa.

Projekt od samego początku zakłada, że okręty będą przystosowane do operowania praktycznie w dowolnej części świata, w tym na: Atlantyku, Pacyfiku, Morzu Północnym oraz wodach Arktyki i Antarktydy. Wykonywane zadania mają być zbliżone do tych, jakie powierzono jednostkom typu Astute, Virginia i Seawolf, rozszerzone jednak o zwiększone zdolności realizacji misji specjalnych oraz operowania pojazdami podwodnymi i BSP. Kształt kadłuba będzie z kolei zbliżony do tego zastosowanego na typach Astute i Dreadnought.

Amerykański okręt podwodny klasy SSN typu Los Angeles Flight III oraz australijskie Collinsy podczas wspólnych ćwiczeń na Pacyfiku


Pędnik strugowodny
Stery w układzie „X”
Właz
Wyrzutnie maskiet
Trzy lub cztery moduły wyrzutni MAC/VPM VLS
Maszty fotoniczne
Wzmocniony kiosk o wysokiej klasie lodowej
Przetwornice sonaru na kiosku
Właz
Napęd pomocniczy (turboelektryczny)
Reaktor PWR3 z rdzeniem P1 (konstrukcji amerykańskiej, ale na komponentach brytyjskich)
Zespół przetworników burtowego sonaru pasywnego lub wielofunkcyjnego
Dziobowe stery głębokości montowane na kadłubie
Uniwersalne wyrzutnie torped 6 x 533 mm (21”) do torped ciężkich, torped lekkich, rakietotorped, rakiet manewrujących, min morskich i małych pojazdów podwodnych (UUV)
Przetwornice głównego sonaru wielofunkcyjnego

PRZYSZŁY UDERZENIOWY OKRĘT PODWODNY O NAPĘDZIE NUKLEARNYM SSN(R)
Grafika koncepcyjna jednostki opracowywanej via AUKUS na potrzeby Royal Australian Navy

Długość całkowita okrętów ma wynosić 111 m (364,02 ft), szerokość maksymalna (na owrężu) 14,22 m (46,78 ft), a zanurzenie na powierzchni 12,61 m (41,45 ft) – przy wyporności normalnej ok. 9000 ts (9144 tony metryczne). Ich konstrukcja ma być dwukadłubowa, przy czym kadłub sztywny (ciśnieniowy) będzie skonstruowany z cylindrycznych sekcji oraz modułów, w większości już wykończonych przed scaleniem w całość i mogących być na śródokręciu przedzielonymi sekcją uzbrojenia. Kadłub ciśnieniowy wykonany zostanie z grubej (co najmniej 178 mm) stali specjalnej, aczkolwiek nie wiadomo na razie o jakiej twardości (zakłada się, że może to być stal będąca odpowiednikiem HY-130 lub nawet HY-140). Dobór odpowiednich materiałów pozwoli tym okrętom operować na wyjątkowo dużych głębokościach – oficjalnie w granicach +900 metrów, jednak rzeczywiste ich możliwości są ściśle tajne i należy przyjąć, że zdolności bezpiecznego zanurzania będą w praktyce o wiele, wiele większe (szczególnie, że już na tym etapie pracuje się nad możliwością użycia uzbrojenia torpedowego najnowszej generacji na tak znacznych głębokościach).

Kadłuby okrętów zostaną otoczone powłoką anechoiczną (ang. anechoic coatings) trzeciej generacji. Tworzą ją płytki wykonane z perforowanego kauczuku syntetycznego, dysponujące zdolnością pochłaniania i rozpraszania impulsów dźwiękowych sonarów aktywnych.

Z kolei system napędowy zostanie wyposażony – zgodnie z pierwotnym projektem – w znacznie ulepszony pędnik strugowodny „pump-jet”. Model ten ma cechować się przede wszystkim jeszcze większą odpornością na wibracje i uderzenia. Przy jego produkcji wykorzystano wyłącznie materiały kompozytowe i brąz aluminiowo-niklowy, a co za tym idzie, jakiekolwiek ryzyko korozyjne powstanie (o ile w ogóle) najszybciej po… 25 latach intensywnej eksploatacji. Pędnik tego typu składa się z pojedynczego, wielopłatowego wirnika, który obraca się wolno w kanale przepływowym, zaopatrzonym w łopaty kierujące. Jest to swego rodzaju wolnoobrotowy napęd o wysokim skoku, który w praktyce jest znacznie cichszy od nawet najbardziej zaawansowanej klasycznej, wolnoobrotowej śruby siedmiopłatowej. Co istotne, w USA istnieją plany zastąpienia pędników strugowodnych ich odpowiednikami klasy HMMR (Hybrid Multi-Material Rotor), cechującymi się jeszcze wyższą sprawnością i bezgłośną pracą. Pozyskanie tego rodzaju pędnika nie powinno być specjalnie dużym problemem w ramach paktu AUKUS, gdy tylko będzie on dostępny.

Istotne zmiany (w porównaniu z typem Astute) zaszły w systemie napędowym. Okręty podwodne budowane w ramach AUKU-SSN otrzymają bowiem najnowszej generacji reaktory wodne ciśnieniowe klasy PWR (ang. Pressurized Water Reactor) bazujące technologią na amerykańskich S1B z rdzeniem P3 produkcji Bechtel Marine Propulsion Corporation, jednak (zgodnie z umową) podzespoły wyprodukowane zostaną w Wielkiej Brytanii. Ich dostawcą będzie koncern Rolls Royce. Żywotność rdzenia P3 oceniono na 42 lata (sic!), przy czym ta generacja nie wymaga już wymiany prętów w ramach RCOH. Sam

1. Australijskie okręty podwodne typu Collins wkrótce czeka kompleksowa modernizacja w ramach LOTE, która obejmie także unifikację systemów obserwacji technicznej i uzbrojenia z pozostałymi flotami paktu AUKUS.
2. Torpeda ciężka Mk 48 Mod. 7 ADCAP CBASS jest gotowa do załadunku na specjalną rampę, która następnie wsunie ją przez właz do przedziału uzbrojenia

FOT. AUKUS, RAN, US NAVY, ROYAL NAVY; RYS. – S. LIPIECKI

Brytyjskie uderzeniowe okręty podwodne o napędzie nuklearnym typu Astute ostatecznie staną się bazą do zaprojektowania jednostek programu SSN-AUKUS

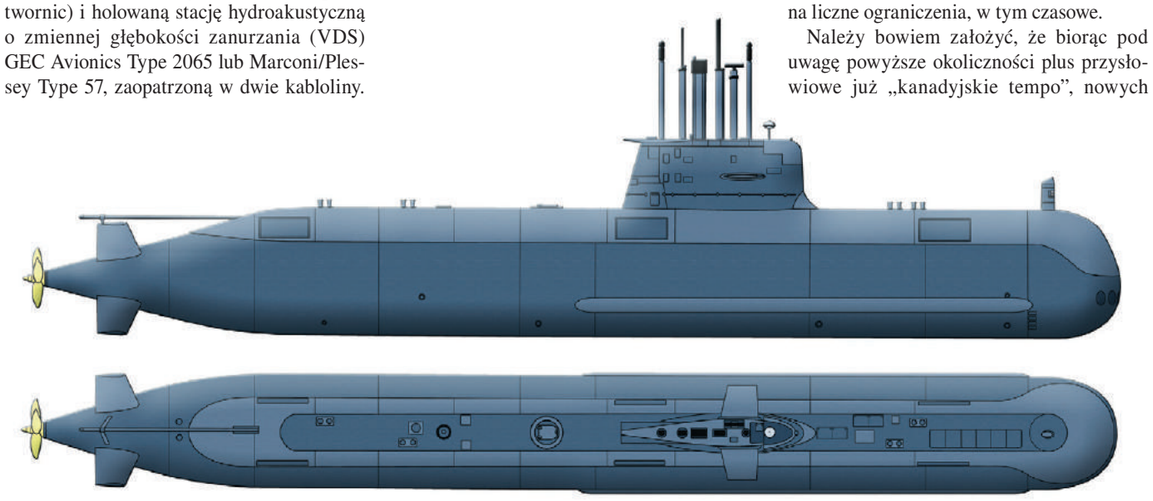
reaktor (a konkretnie rdzeń) jest chłodzony lekką wodą poprzez jej naturalną cyrkulację. Produkuje gorącą wodę pod dużym ciśnieniem (jest więc lekkowodnym reaktorem termicznym), która następnie trafia do wytwornicy pary. Tam pod niższym ciśnieniem oddaje ciepło wodzie, która zmienia się w parę suchą nasyconą. Para ta rozpręża się następnie na dwóch zespołach turbin parowych GEC-Alstom Marine (ich konkretny model oraz moc nominalna są – póki co – nieznane, podobnie zresztą jak moc elektrowni okrętowej), które poprzez zintegrowany silnik elektryczny AIM (w miejsce przekładni redukcyjnej) obracają pojedynczy, krótki wał napędowy zwieńczony głównym pędnikiem. Jednostki mają dysponować także napędem rezerwowym, opartym na dwóch silnikach wysokoprężnych o zapłonie samoczynnym i awaryjnym pędniku APU o niewielkiej mocy (na wypadek awarii całego napędu i systemów zasilania). Zostaną również zaopatrzone w chrapy. Kompleksowy, zintegrowany napęd ma pozwolić tym jednostkom na skryte działanie przy prędkości ok. 20-25 węzłów lub na osiąganie dużej prędkości maksymalnej rzędu 40 węzłów (oficjalnie – powyżej 30 węzłów) w położeniu podwodnym i standardowo ok. 20 węzłów na powierzchni.

Zasadniczym uzbrojeniem będzie sześć uniwersalnych wyrzutni torped kalibru 533,4 mm (21”) z prawdopodobnym zapasem 39-40 różnego rodzaju efektorów. Zostaną one umieszczone po trzy na każdej burcie, na dziobie (za kompleksem hydroakustycznym). Wystrzeliwane z nich mają być wszystkie zasadnicze wzory uzbrojenia użytkowane przez Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię oraz Australię, w tym m.in.: miny produkcji Marconi Underwater Systems typu Stonefish i Sea Urchin, amerykańskie Mk 47 i Mk 60 CAPTOR oraz – przede wszystkim – torpedy ciężkie serii Marconi/BAE Systems Spearfish oraz amerykańskie Mk 48 ADCAP/CBASS. Do tego dojdą: torpedy lekkie klasy LWT, ciężkie rakiety manewrujące UGM-109E Block V, rakietotorpedy, środki zakłócające MOSS czy też małe autonomiczne pojazdy podwodne UUV o różnym przeznaczeniu. Rozpatrywane są również rakiety przeciwokrętowe kolejnej generacji w ramach programu Future Cruise and Anti-Ship missile Weapon (FCASW), do którego niedawno dołączyła także Francja.

Cechą wspólną wszystkich okrętów podwodnych paktu AUKUS będzie również ich uzbrojenie typowo ofensywne, w postaci ciężkich rakiet manewrujących UGM-109E Tomahawk Block V (lub Block IV doprowadzonych do standardu Block V) i/lub zupełnie nowych Phoenix, odpalanych z 3-4 siedmiokomorowych wyrzutni pionowych MAC/VPM VLS umieszczonych w dodatkowej sekcji śródokręcia. Tym samym nowe okręty będą w praktyce zdolne do wykonania każdego rodzaju misji podwodnej (w tym nawet do strategicznych uderzeń jądrowych, aczkolwiek nie na taką skalę jak jednostki klasy SSBN). Z kolei tzw. broń hipersoniczna nie jest w Stanach Zjednoczonych czy Wielkiej Brytanii postrzegana jako jakiś „game changer” czy inna „cudowna broń”, tym niemniej dostrzeżono potencjalne zalety w szybkich uderzeniach tego rodzaju efektorami na stacjonarne cele lądowe, stąd są prowadzone obecnie aż trzy równoległe programy rozwojowe tej broni. US Navy rozpatruje np. możliwość składowania w każdym module MAC/VPM albo siedmiu ciężkich rakiet manewrujących, albo czterech rakiet hipersonicznych (w zależności od misji). W tym celu konieczne będzie wyjmowanie z poszczególnego bloku wyrzutni wkładu tzw. CM-host i zastąpienie go wkładem z komorami na cztery rakiety (podobne rozwiązanie ma być na strategicznych okrętach podwodnych typów Columbia i Dreadnought, przy czym tam ma dotyczyć rakiet balistycznych). W ocenie amerykańskich ekspertów, w misjach ASuW/Strike nadal najlepiej sprawdzają się jednak rakiety manewrujące. Zwiększenie liczby tego rodzaju efektorów oraz dalsza ewolucja cichego napędu to zaledwie uwertura do kolejnych amerykańskich programów związanych z szeroko pojętą walką podwodną. Ma to oczywiście bezpośredni związek z powrotem do koncepcji rozwoju sił zbrojnych pod kątem potencjalnego udziału w pełnoskalowej wojnie, czego notabene dowodem jest pakt AUKUS sam w sobie.

Na temat systemów obserwacji technicznej dla projektu SSN(R) trudno się w obecnej chwili jednoznacznie wypowiadać, choćby z uwagi, że pierwsza jednostka ma wejść do linii najwcześniej na samym początku lat 30. tego wieku. Tym niemniej współczesne okręty, szczególnie tak zaawansowane i skomplikowane jak SSN i SSBN, na ogół projektuje się pod dany system CMS, co pozwala domyślać się, że może on być względnie analogiczny do tego, jakim będą dysponowały „boomery” typu Dreadnought (choć niewykluczone są tu jakieś amerykańskie elementy, np. w postaci nowej generacji holowanych stacji hydroakustycznych pokroju Lockheed Martin TB-33 i TB-34). Należy zatem przyjąć, że sercem pierwszej generacji jednostek klasy SSN, zbudowanych w ramach paktu AUKUS, będzie dostarczony przez BAE Systems zintegrowany system dowodzenia i zarządzania walką podwodną SMCS (SubMarine Command System), zwany roboczo DCMS (Dreadnought CoMmand & control System), ze zmodyfikowanym podsystemem kontroli strzelań rakietowych Mk 6 i torpedowych DCB. Wykorzystuje on światłowodową magistralę transferu danych TWSH (Tactical Weapon System Highway). W jego skład wejdzie rozbudowany kompleks hydroakustyczny firmy Thales. Obejmie on m.in.: dziobową wielofunkcyjną stację hydroakustyczną Type 2080, burtowe zestawy pasywne Type 2082 (z czterema wielkoformatowymi zestawami przetwornic) i holowaną stację hydroakustyczną o zmiennej głębokości zanurzania (VDS) GEC Avionics Type 2065 lub Marconi/Plessey Type 57, zaopatrzoną w dwie kabloliny.

Przy projektowaniu jednostek w ramach SSN-AUKUS, w grę wchodzi między innymi zdolność do montażu hangaru zewnętrznego (znajdującego się „na grzbiecie” jednostki i łączonego z tyłem kiosku) dla pojazdu podwodnego SDV Mark XI, służącego do różnego rodzaju misji specjalnych. Na okrętach możliwa będzie również instalacja specjalnego kanistra dla bezpilotowych statków powietrznych (BSP) AUV/AAV, operujących w tzw. roju



HMAS „RANKIN” (SSG-78) TYPU COLLINS W 2018 ROKU

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: wyporność nawodna – 3100 ts (3150 t); wyporność podwodna: 3407 ts (3462 t); długość – 77,4 m (254 ft); szerokość – 7,8 m (26 ft); zanurzenie (na powierzchni) – 7,0 m (23 ft); napęd – silnik elektryczny Jeumont Schneider, trzy agregaty Jeumont Schneider (440-volt) zasilane trzema 18-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi Island-Hedemora HV V18b/15Ub (VB210), cztery zespoły baterii akumulatorów ołowiowo-kwasowych, hydrauliczny pomocniczy system napędowy MacTaggart Scott DM 43006, 1 linia wału śrubowego, siedmiołopatowa wolnoobrotowa śruba kompozytowa; nominalna moc napędu głównego – 7200 shp (5371 kW); nominalna moc napędu pomocniczego – 100 shp (75 kW); prędkość maksymalna (nawodna) – 10 węzłów; prędkość maksymalna (podwodna) przy mocy nominalnej – 21 węzłów; prędkość maksymalna (podwodna) przy pełnej mocy – ponad 21 węzłów; prędkość operacyjna (podwodna) – utajniona (prawdopodobnie 4-6 węzłów); zasięg operacyjny w położeniu nawodnym – 11 500 mil morskich/10 węzłów; zasięg operacyjny w położeniu podwodnym (z wykorzystaniem chrap) – 9000 mil morskich/10 węzłów (32 mile morskie/21 węzłów na akumulatorach); autonomiczność (standardowa) – 70 dób; operacyjna głębokość zanurzenia – 300 m; maksymalna (bezpieczna) głębokość zanurzenia – utajniona (prawdopodobnie o 4/7 większa od głębokości operacyjnej); konstrukcyjna głębokość zanurzenia – nieznana; systemy radioelektroniczne i hydroakustyczne – zmodyfikowany zintegrowany system Raytheon/Lockheed Martin CCS Mk-2 (AN/BYG-1), wielofunkcyjna (aktywno-pasywna) stacja hydroakustyczna Thomson Sintra Scylla, dwie burtowe pasywne stacje hydroakustyczne Thomson Sintra Scylla, holowana pasywna stacja hydroakustyczna Allied Signal TB-23 (SHORT-TAS), detektor min, radar obserwacji nawodnej Kelvin Hughes Type 1007, systemy WRE Condor CS-5600 i EDO Argo Systems AR-740US, aktywny system WRE 2 x SSDE Strachan and Henshaw (prawdopodobnie z celami pozornymi Type 2066), peryskop wachtowy (obserwacyjny) Thales CK043 oraz bojowy Thales CH093, system NTDS Link-11, a także ESM, GPS, RDF (Kelvin Hughes Type 1007), SAWS i SATCOM; uzbrojenie – 6 wyrzutni torped (6 x 533 mm) z zapasem 22 środków ogniowych (torped Mark 48 Mod 7 ADCAP/CBASS i/lub rakiet UGM-84C Harpoon Block 1B lub 44 miny Mark III Stonefish); załoga: 58 osób (pierwotnie 6 oficerów oraz 36 podoficerów i marynarzy)

Nie pomaga w tym ani antynuklearna (przynajmniej obecnie) polityka tego kraju, ani przede wszystkim fakt, że Kanada całkowicie zaniedbała własne siły podwodne. Obecnie rozważa co prawda pozyskanie nowych okrętów, tyle że z Francji i jak nie trudno się domyślać, o napędzie konwencjonalnym, co w przypadku kontraktu australijskiego, czyli 12 okrętów typu Barracuda, oczywiście pozbawionych reaktorów jądrowych. Oznacza to, że Kanada nie będzie dysponowała jednostkami klasy SSN, a wybierając nieperspektywiczny, konwencjonalny okręt przerobiony z nuklearnego, z nieistniejącym (nawet na papierze!) napędem AIP, skazuje się na liczne ograniczenia, w tym czasowe.

Należy bowiem założyć, że biorąc pod uwagę powyższe okoliczności plus przysłowiowe już „kanadyjskie tempo”, nowych okrętów podwodnych nie należy się spodziewać w tym kraju szybciej niż po 2040 roku. Tym samym Kanada oddała walkowerem możliwość wejścia w struktury AUKUS.

Nieco inaczej prezentuje się sytuacja wśród zaprzyjaźnionych krajów azjatyckich. Rozwijaniem własnych programów budowy okrętów podwodnych klasy SSN są obecnie zainteresowane zarówno Japonia, jak i Korea Południowa. Ta pierwsza, mimo posiadania najnowocześniejszych okrętów podwodnych z napędem hybrydowym Stirling/AIP na świecie, doszła do wniosku, że osiągnięto pewien limit technologiczny w budowie jednostek tej klasy.

Do tego przewidziano sonar aktywnej nawigacji podlodowej Type 2077 i mapowania dna morskiego Type 2115. Całości dopełni: wielowiązkowa echosonda DESO 25, detektor min Type 197 i telefon podwodny Type 2008.

Potencjalni kandydaci

Pakt AUKUS ma możliwość poszerzenia się o dalsze państwa, które wyrażą chęć utworzenia „nuklearnej koalicji” w obszarze Indo-Pacyfiku oraz dalekiej północy. Tym niemniej, z podobnych względów jak w wypadku Nowej Zelandii, problem z dołączeniem do tego anglosaskiego sojuszu może również dotyczyć Kanady – teoretycznie murowanego kandydata do tego rodzaju koalicji. Niestety, tego konkretnie kraju stoi nie tyle w sprzeczności z wymaganiami operacyjnymi, co wręcz ze zdrowym rozsądkiem. Dalsze brnięcie Kanady w konwencjonalne, niesprawdzone pod względem projektu jednostki przedłuży bowiem jedynie tragikomedię związaną z obecnie eksploatowanymi i praktycznie niesprawnymi okrętami podwodnymi typu Victoria (będącymi w istocie dawnym brytyjskim typem Upholder). Co więcej, francuska Naval Group nie zaoferowała Kanadzie swoich jedynych tak naprawdę konwencjonalnych (aczkolwiek bez napędu niezależnego od powietrza atmosferycznego AIP) jednostek typu Scorpène, bo te są zbyt małe na potrzeby RCN (Royal Canadian Navy), ale przejęcie

Sławomir J. Lipiecki
irbis@warships.com.pl

Część 9

Symbol amerykańskiej niezłomności

Kolejnym punktem ambitnego programu przebudowy amerykańskich okrętów liniowych było zwiększenie ich zdolności z zakresu obrony przeciwlotniczej. Baterię ośmiu zupełnie nowych armat uniwersalnych kal. 127 mm (5”) L/25 Mk 10 ustawiono na śródokręciu, na spardeku – tuż za dwiema „długolufowymi” (L/51) armatami morskimi tego samego kalibru, tyle że w wersji Mk 8 lub Mk 11. Zadbano także o zwiększenie potencjału obrony przeciwlotniczej na dystansie bezpośrednim, choć to ostatnie zagadnienie w istocie dopiero raczkowało i w praktyce musiała minąć jeszcze niemal dekada, zanim pancerniki Battle Line uzbrojono w naprawdę efektywną broń tego rodzaju.

Do końca 1925 roku podstawą ciężkiej artylerii przeciwlotniczej superdrednotów US Navy były armaty kal. 76,2 mm (3”) L/50 Mk 10. Ich liczba przed przebudową pancerników wzrosła z czterech do ośmiu sztuk. Bardzo szybko okazało się jednak, że uzbrojenie to jest niewystarczające do postawienia zapory ogniowej na dalekim dystansie (tzw. „anti-aircraft barrage). Spowodowane było to nie tylko niewystarczającym zasięgiem skutecznym czy też stosunkowo lekkim pociskiem (burzący HC Mark 27 Mod. 1 miał masę 5,9 kg), co – przede wszystkim – nieefektywnym systemem naprowadzania na cel (bez RPC) oraz brakiem odpowiedniego systemu kierowania ogniem. Co ciekawe, w późniejszym czasie, gdy armaty kal. 76,2 mm (już w wersji Mk 21 lub Mk 22) zaopatrzono w pociski z zapalnikami zbliżeniowymi, dalocelowniki Mk 51 oraz system RPC, broń ta przeżyła swoisty renesans – była bardzo ceniona przez dowódców pancerników (drednotów) typu Wyoming oraz New Jork, na pokładach których pozostała do końca II wojny światowej.

Artyleria przeciwlotnicza – ciężka

Powstałą lukę w systemie postanowiono rozwiązać stopniowo, zaczynając od zwiększenia siły ognia, co oznaczało wymianę armat kal. 76,2 mm na tę samą liczbę uniwersalnych 5-calówek (127 mm) nowego wzoru Mk-10 L/25. Bardzo szybko stały się one fundamentem artylerii przeciwlotniczej amerykańskich pancerników końca lat 30. ubiegłego wieku. Superdrednoty typu Nevada, typu Pennsylvania i typu New Mexico, a później także typu Tennessee i typu Colorado otrzymały po osiem takich efektorów. Ich stanowiska ustawiono na spardeku (czyli na pokładzie nadbudówki 01), po cztery z każdej burty (w późniejszym czasie ich stanowiska zaopatrzono w osłony przeciwodłamkowe).

1. Przebudowany okręt liniowy (superdrednot) USS „Nevada” (BB-36) w doku bazy w Pearl Harbor podczas operacji czyszczenia dna.
2. Pielęgniarki z okrętu szpitalnego wchodzącego w skład jednostek pomocniczych amerykańskiej Battle Line

FOT. NATIONAL ARCHIVES; KOLORYZACJA ZDJĘĆ I RYSUNKI – AUTOR

Armaty te cechowały się prostą, funkcjonalną konstrukcją oraz sprawnym systemem ładowania, przy jednoczesnej wysokiej celności i niezawodności. Amunicję umieszczało się na linii podawania ręcznie, ale do komór armat ładowało się ją wyłącznie za pomocą automatycznej linii dosyłania. Po każdym strzale lufy były przedmuchiwane powietrzem o ciśnieniu ok. 13 kG/cm^2 za pomocą eżektora usuwającego gazy prochowe. Prędkość wylotowa wynosiła 643 m/s. Przy dobrze wyszkolonej obsłudze i zastosowaniu amunicji podręcznej, szybkostrzelność praktyczna przekraczała nawet 22 wystrzały na minutę. Jeszcze przed atakiem Japończyków na Pearl Harbor 7 grudnia 1941 roku, część pancerników Battle Line otrzymała nowszą wersję tych armat – Mk 11. Z punktu widzenia właściwości balistycznych różnica była jednak niewielka. Nowy model miał jedynie chromowane pokrycie przewodu lufy, co zwiększyło żywotność i dodatkowo poprawiło celność.

Amunicja do tych armat była scalona (fixed). Składała się z pocisku oraz łuski z ładunkiem miotającym. Oba te elementy były ładowane do armat jednocześnie. Podczas II wojny światowej stosowano cztery podstawowe typy amunicji: pociski odłamkowo-burzące HC/HE Mark 36 o masie 24,43 kg, przeciwlotnicze AAC (Mark 28 i Mark 36), przeciwlotnicze z zapalnikami zbliżeniowymi VT AAC (Mark 28 Mod. 9 i Mark 36 Mod. 2) o masie 23,45 kg oraz 24,49 kg, a także różnego rodzaju oświetlające (tzw. „gwiazdki”) ważące 24,4 kg lub 27,7 kg. Zasięg maksymalny pocisku HC/HE wynosił ok. 13,26 km do celów morskich lub nisko lecących statków powietrznych (przy kącie podniesienia wynoszącym 45 stopni) lub 8,35 km do wysokopułapowych celów powietrznych (przy maksymalnym kącie elewacji wynoszącym 85 stopni). Całość artylerii przeciwlotniczej kierowana była albo indywidualnie z dalocelownika każdego stanowiska, albo odgórnie – z pozycji głównych dalocelowników Mk 19 (później doposażonych w radary kierowania ogniem Mk 4).

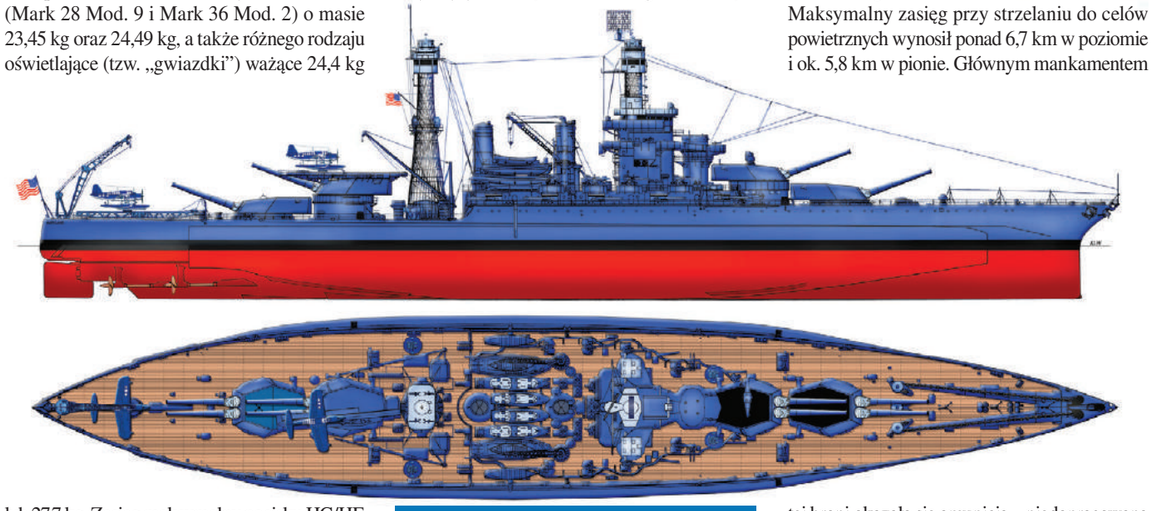
Kot okrętowy Mike z pancernika (superdrednota) USS „Oklahoma” (BB-37). Zginął w Pearl Harbor 7 grudnia 1941 roku

Na wielu okrętach (w tym pancernikach) armaty uniwersalne Mk 10/Mk 11 dotrwały do końca wojny i pozostały w użyciu nawet jeszcze długo po niej. Zostały tylko doposażone w dodatkowe osłony i maski przeciwodłamkowe ze stali STS, upodobniając się tym samym do półzamkniętych wież. Ciekawostką jest przy tym fakt, że wszystkie amerykańskie okręty uzbrojone w armaty przeciwlotnicze kal. 127 mm miały na pokładzie co najmniej jedno specjalne stanowisko będące w istocie lawetą wraz z zamkiem, jednak bez przewodu lufy. Były to urządzenia treningowe, służące do bezwzględnej „tresury” ładowniczych w tempie podawania i załadunku pocisków oraz ładunków miotających, a także naprowadzania na cel.

Artyleria przeciwlotnicza – średnia

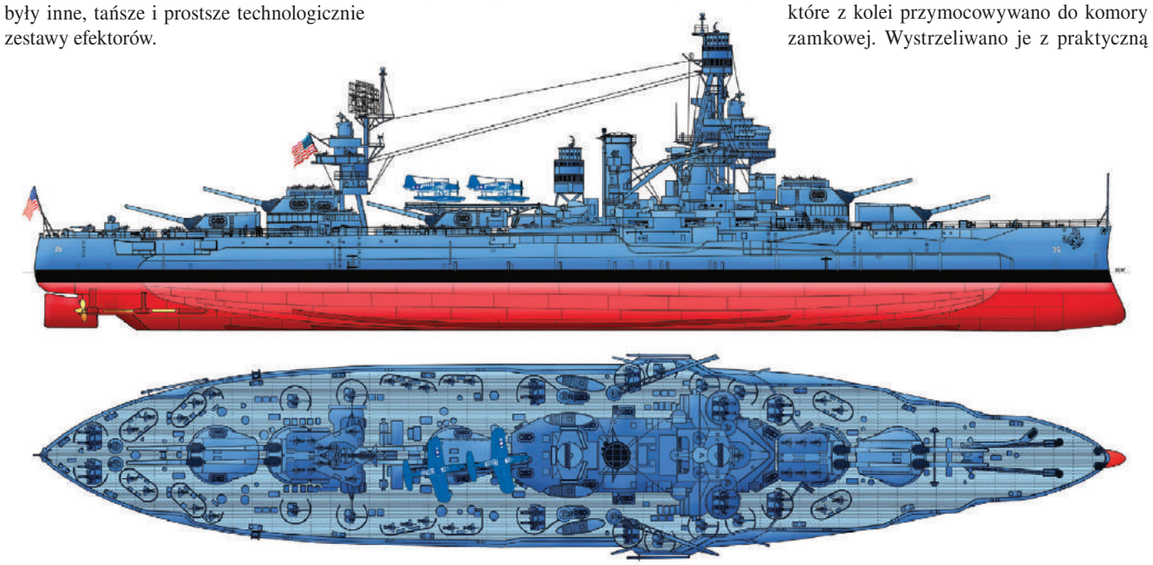
Na początku lat 40. ubiegłego wieku za największą słabość pancerników uznawano obronę przeciwlotniczą i to mimo relatywnie wysokich parametrów taktycznych uniwersalnych armat 5-calowych i ich zaktualizowanego systemu kierowania ogniem. Brakowało bowiem czegoś pośredniego, to jest do szybkiej obrony powietrznej na dystansie bezpośrednim. W związku z tym zdjęto ze spardeku obie pozostałe „długolufowe” armaty morskie kal. 127 mm L/51 (ich ogólna liczba spadła do 10), przewidując w tym miejscu montaż nowych zestawów armat przeciwlotniczych kal. 28 mm wraz z kompletem dalocelowników Mk 44. Dwa takie same stanowiska znalazły się również na rufie, po obu stronach tylnego masztu trójnożnego (w przypadku okrętów liniowych typu Tennessee i typu Colorado – kratownicowego).

Armaty plot. kal. 28 mm, z produkcją których były poważne trudności, są do dziś błędnie oceniane w licznych popularnych publikacjach tematycznych. Przede wszystkim były to pierwsze produkowane seryjnie automatyczne armaty przeciwlotnicze US Navy. Całkowita masa każdego zestawu sięgała 4763 kg. Ciężar pojedynczej armaty (lufa plus zamek) wynosił 252 kg. Każda z nich strzelała pociskami o masie 0,416 kg, z szybkostrzelnością 150 strzałów na minutę (używano przy tym magazynków, w których mieściło się osiem pocisków). Prędkość wylotowa wynosiła 792-823 m/s, a maksymalne ciśnienie gazów w lufie 28,35 kG/mm^2. Maksymalny zasięg przy strzelaniu do celów powietrznych wynosił ponad 6,7 km w poziomie i ok. 5,8 km w pionie. Głównym mankamentem tej broni okazała się amunicja – niedopracowana i wadliwa. Ponadto magazynki były za mało pojemne, przez co wymagały częstej wymiany. Mimo to, pod względem właściwości balistycznych, były to jedne z najlepszych armat przeciwlotniczych II wojny światowej. Przy niewielkim (w sumie) kalibrze, pocisk miał sporą masę 0,416 kg i wcale nie odbyło się to kosztem prędkości wylotowej. Według opinii specjalistów, była to typowa broń czasów pokoju – droga, skomplikowana i wymagająca dobrze wyszkolonej obsługi. Innymi słowy, były to armaty



Pancernik (superdrednot) USS „Maryland” (BB-46) w 1941 roku

przeznaczone wyłącznie dla zawodowców. Gdy w czasie wojny na okręty trafiło wielu młodych marynarzy, których wyszkolenie było dalekie od doskonałości, armaty kal. 28 mm zyskały sobie złą sławę. Poza tym konieczność uzbrajania dużej liczby masowo budowanych okrętów spowodowała, że preferowane były inne, tańsze i prostsze technologicznie zestawy efektorów.



Pancernik (drednot) USS „Texas” (BB-35) w konfiguracji z przełomu lat 1945-1946

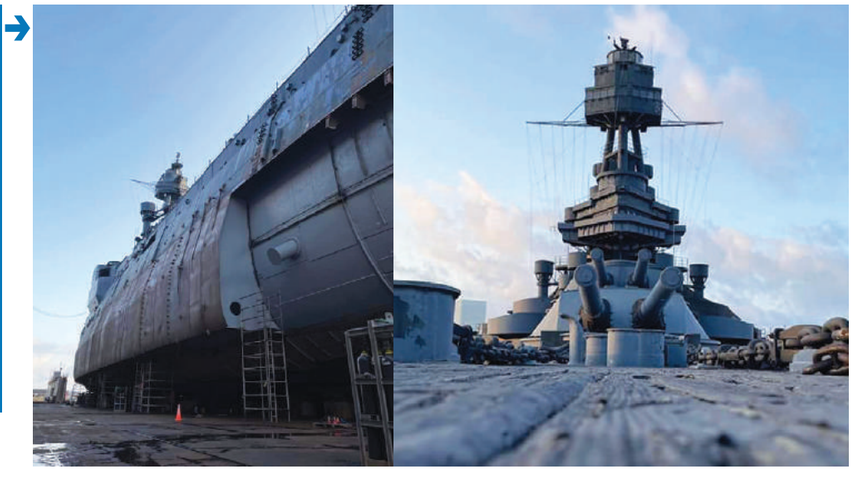
Problem wystąpił jeszcze przed wojną i to wobec okrętów mających absolutny priorytet, czyli superdrednotów Battle Line. Jako że ta dość skomplikowana w produkcji broń okazała się towarem deficytowym, w miejscu przewidzianym do montażu armat kal. 28 mm znalazły się (przejściowo) pojedyncze stanowiska uniwersalnych armat kal. 76,2 mm, a na niektórych pancernikach brakowało nawet tego uzbrojenia i stanowiska pozostały puste. Podczas ataku na Pearl Harbor, zestawy kal. 28 mm miał flagowy USS „Pennsylvania” i zmodernizowany USS „Maryland”, a zamienników w postaci 3-calówek nie było prawdopodobnie nawet na USS „Arizona” (na pewno dysponowały nimi USS „Nevada”, USS „Tennessee” i USS „California”).

1. USS „Texas” (BB-35) jest dziś okrętem-muzeum i skarbem narodowym Stanów Zjednoczonych. Przechodzi obecnie remont generalny połączony między innymi z wymianą zbiorników wypornościowych, wchodzących w skład systemu ochrony przeciwtorpedowej.

2. Chociaż pancerniki typu Wyoming i New York (na zdjęciu USS „Texas”) były „tylko” drednotami i do tego ostatnimi w historii US Navy, nie mając nawet stałego miejsca w Battle Line, to uznano je za wartościowe okręty i ich przebudowa pod koniec lat 20. XX wieku posłużyła za wzór do analogicznych prac wykonanych później na superdrednotach

Artyleria przeciwlotnicza – lekka

W ramach dalszego zwiększania potencjału obrony przeciwlotniczej na dystansie bezpośrednim (czy, jak kto woli – obrony „ostatniej szansy”), planowano wprowadzić na pokłady wszystkich pancerników US Navy zestawy armat kal. 37 mm firmy Colt. Okazały się one jednak zupełnie nieudane, a w dodatku ciężkie, co drastycznie ograniczyłoby ich liczbę na pokładzie. Doraźnie zastąpiono je więc wielkokalibrowymi karabinami maszynowymi chłodzonymi powietrzem M1 kal. 12,7 mm (0,5”) produkcji Johna Browninga. W 1938 roku broń tę poddano istotnej modyfikacji, która polegała m.in. na wymianie lufy na znacznie cięższą, mającą większą odporność na zużycie i przystosowaną do dłuższego prowadzenia ognia ciągłego. Wymieniono także pojedynczy uchwyt na dwuręczny. Nowa wersja oznaczona została jako M2HB (od ang. Heavy Barrel – ciężka lufa).



Każde ze stanowisk składało się ze stalowej podstawy, karabinu wraz z magazynkami oraz osłony przeciwodłamkowej półcalowej grubości (12,7 mm) stali STS. Masa pojedynczego zestawu wynosiła ok. 50 kg. Pociski o masie 0,116 kg instalowane były w 100-nabojowych taśmach, umieszczonych w skrzynkach, które z kolei przymocowywano do komory zamkowej. Wystrzeliwano je z praktyczną szybkostrzelnością ok. 500 strzałów na minutę. Efektywny zasięg przy strzelaniu do celów powietrznych wynosił 2400 m w poziomie i 1500 m w pionie. Pierwotnie dwa wkm usytuowano na podeście w połowie trójnożnego masztu przedniego i cztery na górnej platformie masztu rufowego. W późniejszym czasie dodano kolejne dwa stanowiska. Oba ustawiono na platformie wokół komina, po jednym z każdej strony (w miejsce uprzednio zdemontowanych reflektorów). Na początku lat 40. ubiegłego wieku z masztu rufowego zdemontowano stengi, montując na jego szczycie (a w zasadzie otaczając górną część stanowisk „fighting top”) specjalną platformę zwaną „bird bath” (czyli dosłownie – „ptasia wanna”) dla czterech kolejnych wkm kal. 12,7 mm M2HB.

Modyfikacji poddano również platformy dla tej broni, znajdujące się na maszcie przednim, tak by mogły przyjąć nie dwa, a cztery stanowiska wkm (przeniesiono je ze zlikwidowanych platform na kominie).

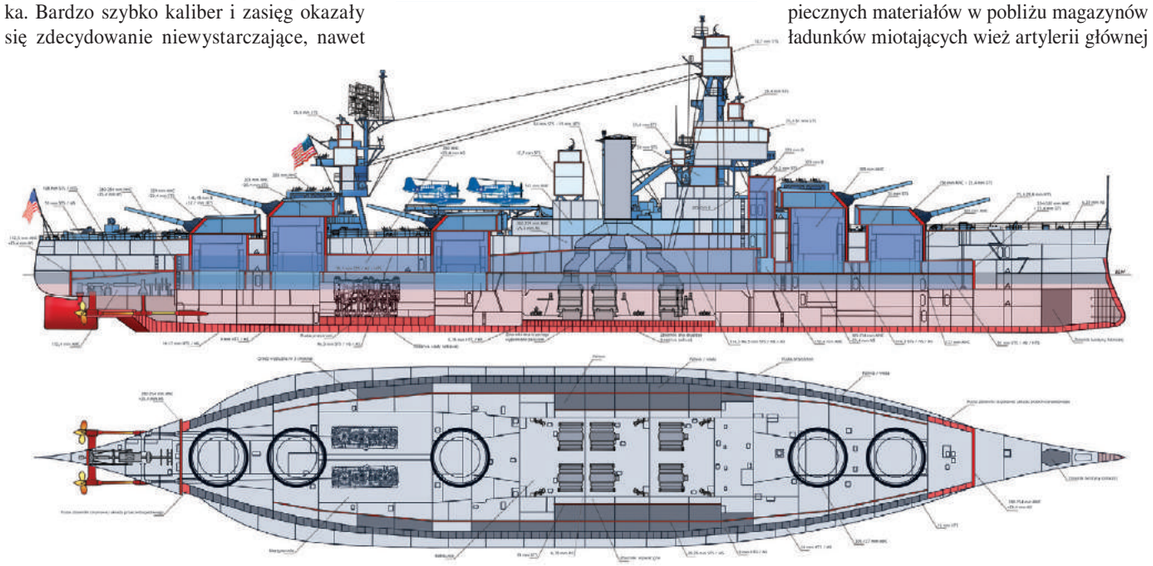
W kontekście ogólnego wzmocnienia potencjału AAW, była to jednak klasyczna prowizorka. Bardzo szybko kaliber i zasięg okazały się zdecydowanie niewystarczające, nawet jak na obronę bezpośrednią. Należy bowiem pamiętać, że samolot należy zestrzelić lub odpędzić przed użyciem efektora, a nie po fakcie. Nic zatem dziwnego, że zaraz po ataku na Pearl Harbor uzbrojenie to niemal całkowicie zniknęło z pokładów okrętów US Navy. Generalnie, 7 grudnia 1941 roku na pancernikach typu Nevada i typu Pennsylvania znajdowało się 10-12 stanowisk wkm kal. 12,7 mm, co było wartością absolutnie niewystarczającą wobec coraz lepszych samolotów.

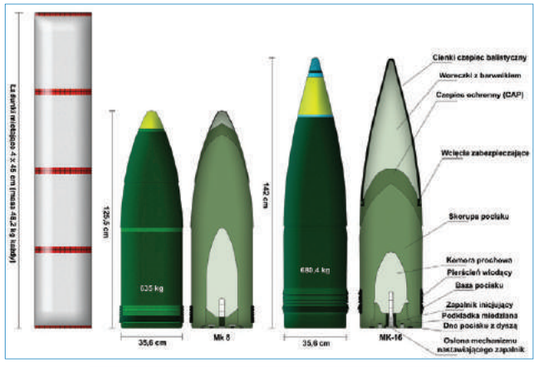
Pozostałe zmiany w uzbrojeniu

Jednostki otrzymały także nowocześniejsze uzbrojenie pomocnicze. Na nadbudówce zainstalowano na przykład cztery armaty salutacyjno-oświetlające kal. 47 mm Mk 12 (na dwóch dwudziałowych lawetach). Poza tym pancerniki dysponowały jeszcze armatą przenośną kal. 76,2 mm Mk 15/23, przewidzianą głównie na potrzeby sił desantu i 2-8 karabinami maszynowymi kal. 7,7 mm Browning. Ponadto każda z wież artylerii głównej została wyposażona w pojedynczą, podkalibrową armatę szkoleniową. Służyły one do ćwiczebnego, symulowanego strzelania z armat artylerii głównej bez użycia drogich pocisków i ładunków miotających kal. 356 mm (14”).

Jedną z najważniejszych zmian była likwidacja kompletnie bezużytecznych, kadłubowych (podwodnych) wyrzutni torped, a pozostałe po nich pomieszczenia podzielono grodziami na przedziały wodoszczelne i przekształcono w magazyny. W celu dodatkowej poprawy niezatapialności zaślepiono lub zabudowano część zupełnie niepraktycznych bulajów (po ataku na Pearl Harbor zlikwidowano niemal wszystkie pozostałe). Ponadto na burtach zainstalowano nowe przewody demagnetyzacyjne oraz niewielkie rury paliwowe na dziobie, wraz z dużym zbiornikiem paliwa na benzynę lotniczą.

Ochrona bierna drednota USS „Texas” (BB-35) po przebudowie





Pociski przeciwpancerne kal. 356 mm (14") wraz z pełnym ładunkiem miotającym zawierającym stabilizowaną nitrocelulozę

W tym miejscu warto podkreślić, że dowódcy amerykańskich pancerników z wielką nieufnością spoglądali na ciągnące się wzdłuż okrętów liniowych przewody paliwowe dla wysokooktanowej benzyny lotniczej, której opary są szczególnie niebezpieczne i wybuchowe. Co więcej, stosunkowo niedaleko dziobowego zbiornika paliwa umieszczono niewielki magazyn dla prochu bezdymnego do wystrzeliwania samolotów z katapult okrętowych (w czasie wojny miał on być zlikwidowany). Nagromadzenie tak niebezpiecznych materiałów w pobliżu magazynów ładunków miotających wież artylerii głównej nr 1 i nr 2 rzeczywiście musiało budzić uzasadniony niepokój, szczególnie że sam zbiornik paliwa znajdował się poza pancerzem cytadeli.

W celu zrekompensowania drastycznego przyrostu masy nowego wyposażenia oraz poprawy ochrony podwodnej, kadłuby przebudowanych pancerników zaopatrzono w tzw. „bąble przeciwtorpedowe” drugiej generacji. W wypadku okrętów liniowych typu Nevada, typu Pennsylvania oraz typu New Mexico była to zaiste niezwykła konstrukcja, bowiem te – w istocie wielkie zbiorniki wypornościowe – niemal całkowicie obudowywały kadłub pancerników. Miały one maksymalnie po 1,42 m szerokości oraz zaczynały się od górnej krawędzi zasadniczego pancerza burtowego. Następnie dość gwałtownie rozszerzając się w dół, dochodziły do podwójnego (potrójnego w rejonie kotłowni i maszynowni) dna okrętów. W wyniku dobudowania „bąbli”, szerokość całkowita kadłubów jednostek wzrosła do 32,4 m (niemal skrajnej wielkości, umożliwiającej im bezproblemowe przechodzenie przez śluzy Kanału Panamskiego). Ponadto powstałe m.in. dzięki nim koferdamy pozwoliły na dwukrotne zwiększenie zapasu zabieranego paliwa oraz istotnie podniosły odporność na podwodne wybuchy.

Sławomir J. Lipiecki
irbis@warships.com.pl

Część 16

Pod żaglami „Iskry” na krańce świata

Do wnętrza kościoła w Wellington weszliśmy w szyku, może nie z takim rumorem jak w „Hubalu” czy „Panu Wołodyjowskim”, ale wzbudziliśmy swoim wyglądem małą sensację. Sama msza niczym nas nie zaskoczyła, za to ciekawa była jej symultaniczność. Dwaj księża: jeden głosił słowo Boże po polsku, drugi po angielsku – stojąc obok siebie przed ołtarzem odprawiali równolegle mszę. Można było dostać rozdwojenia jaźni, ale widocznie taka była potrzeba. Ciekawie wyglądała kolekta – koszyk wędrował po ławach przekazywany sobie przez wiernych, wrzucających doń – lub nie – jakieś datki. Nie było „cerbera” w postaci kościelnego. I kolejne zaskoczenie – nie było też ministrantów.

Powinienem dodać jeszcze kilka razy „nie ma” – wyodrębnionej części kościoła zwanego chórem, organisty oraz organów, a także tak wyszukanego niejednokrotnie wystroju wnętrza jak w naszym kraju – ot, prosta drewniana konstrukcja, ołtarz jakby normalny i wypełniony Bogiem. Obok drzwi wejściowych stała grupa Maorysów i pięknie śpiewając asystowała księżom w mszy. Oryginalny, tęskny muzyczny entourage… Tęskny? Pewnie tak! Za czym? Kto wie, co kryło się w ludzkiej, maoryskiej duszy...

Po południu, około godz. 18.00, odbyła się pożegnalna kolacja z tańcami w Domu Polskim. Najpierw, oczywiście, na rozgrzewkę było kilka mów, potem już kolacja z kanapkami w roli głównej, a tuż po niej „uroczyste” otwarcie baru i taneczne pląsy na parkiecie. Przy tym rozmowy, wspomnienia, opowieści o trudnych czasach wojennych i powojennych oraz tych nieco późniejszych, wywołujących niezamierzony ścisk w krtani. Nasi rodacy trafiali tu różnymi drogami – z ich ust padały często nazwy: Iran, Isfahan, Teheran, Pakistan, ówczesna Rodezja, nawet Tanzania. Jeden ze statków, mający na pokładzie 733 dzieci i 54 dorosłe osoby wszedł w 1944 roku do Wellington. To był efekt zaproszenia ówczesnego premiera Nowej Zelandii Petera Frasera, deklarującego wszechstronną pomoc w rozwiązaniu problemu najmłodszych Polaków. Samotnych, bez oparcia w rodzicach. Stąd trafiali do Pahiatua, gdzie zamieszkali wreszcie w warunkach, jak to określili, „cudownej świeżości”, otoczeni pomocnymi i zawsze uśmiechającymi się ludźmi. Może właśnie jednym z nich była spotkana dziś przy kościele babcia? Od 1944 roku minęło 51 lat.

Wieczorem, już późnym nieco, trafiliśmy w wąskim gronie do – jakżeby inaczej – irlandzkiego pubu. „Dojedliśmy” polonijne kanapki „irlandzkim chlebem” – smakował wybornie. Do tego przygrywał gościom zespół pełen irlandzkiej pasji, który wytworzył fantastyczną atmosferę. Do naszej świadomości przebijał się jednak smutek jutrzejszego wyjścia w morze. Po północy był krótki spacer do portu na pokład naszej „Iskry” i zdawkowe „do rana”.

Przed nami było teraz najpoważniejsze chyba żeglarskie wyzwanie – trasa rejsu biegnąca południową częścią Pacyfiku w „ryczących czterdziestkach” czy niżej „wyjących pięćdziesiątkach”. To mogła być więcej niż morska szkoła dzielności i odporności. Czekało nas 30 lub (oby nie!) więcej dni w morzu, prawie 4,5 tysiąca mil morskich praktycznie bez możliwości skorzystania w razie potrzeby z jakiejkolwiek pomocy. Tfu! Jonasz przeze mnie przemawiał. Wiedziałem jednak, że statek ratowniczy przybędzie na pomoc po tygodniu lub więcej, a inny nie dopłynie, bo tą trasą handlowe nie chodzą. Śmigłowiec też mógł nie dolecieć ze względu na dystans. Zostawał MUR (morski ubiór ratunkowy) wiszący nade mną. Ale i ten, podobno, po trzech-czterech dobach zamieniał się w sarkofag. Umrzeć w MUR-ze? Ciekawa perspektywa...

W poniedziałek 30 października 1995 roku opuszczamy Wellington. Na nabrzeżu był także Zenek z małżonką, punktualni jak zawsze. Żadne pożegnanie nie należy do najweselszych doznań, zaś to, wzmocnione świadomością, że może nie zobaczymy się już w przyszłości, tym bardziej. Zdawkowe i krótkie, bo inne być nie mogło, skrywające pewien żal do losu. Rację mają Francuzi, plotąc coś o umieraniu po trochu przy pożegnaniach. Trap został zdjęty, cumy sklarowano, wiało bardzo korzystnie, więc dowódca, chcąc pokazać Polonii – licznie nas żegnającej w WHARF QUEEN, mimo porannej pory – „Iskrę” pod żaglami, posłał podchorążych na reje. Postawiliśmy prawie wszystko, co mieliśmy, i pięknie odziani w białe płótniska wyszliśmy dostojnie w morze. A rodacy? Do samochodów i popędzili długim sznurem drogą wzdłuż zatoki, używając ile wlezie klaksonów. My wodą, oni drogą, my żagle, oni klaksony – kakofoniczne szaleństwo trwało bez mała kwadrans. Potem był ocean ze swoim bezmiarem.

Pierwszy listopada, smutnawy, z myślami krążącymi daleko stąd. Tu nie ma komu zapalić świeczki, więc warto było przywołać chociaż twarze bliskich oraz przyjaciół, którzy odeszli.

Pogoda zaczęła się „knocić”. Wprawdzie było lato, ale temperatury bardziej jesienne, zaledwie 10 stopni Celsjusza i deszczowo. Najprzytulniej było pod pokładem, zaś jego najlepsze miejsce to, oczywiście, koja. Szliśmy na żaglach, bujało mocno, więc z pomostu co i rusz ogłaszano alarmy do żagli, bo wiatr kręcił niczym jacyś politycy. Nie bez kozery wspomniałem o nich, bo okazało się, że w ramach wyborów do Sejmu RP mieliśmy utworzyć obwód wyborczy na okręcie i głosować.

Zaczęliśmy zapuszczać tradycyjne brody. Niektórzy prawdziwie żeglarskie, inni zaś mocno rachityczne i niebywale „oszczędne”. No i wróciliśmy do racjonowania wody. Na razie tylko słodkiej, mając nadzieję, że te trzy litry wystarczą do wszelkich ablucji. Mycie rzadsze, golenia wcale.

Szliśmy nadspodziewanie szybko – dzisiejsza pozycja wskazywała 43°50’ S oraz 178°32’ W. Zanosiło się na to, że za kilka dni przejdziemy linię zmiany daty. Potem będziemy schodzić jeszcze niżej, acz na razie „ryczące czterdziestki” nie wykazywały zbytniej ochoty do siania strachu. Obym nie zapeszył, bo przed nami były jeszcze „wyjące pięćdziesiątki”. Patrząc na mapę pomyślałem o samotnikach pokonujących Pacyfik na małych, kilku- czy kilkunastometrowych jachtach. To musi być wyzwanie. W razie – wiadomo czego – znikąd pomocy! Znikąd, skoro stąd jest wszędzie dalej niż można sobie wyobrazić. Wracam do samotniczych rejsów. W jakich kategoriach sytuować ich dokonania? Wyczynu? Chęci zmierzenia się z wodnym kawałkiem naszego pięknego świata mimo realnej możliwości, na co wskazuje historia, utraty życia? Przeżycia ekstremalnej przygody? A może to sens ich życia? Konieczność? Nie wiem, bo w przywołanych rejsowych wspomnieniach o odważnych żeglarzach nie mogłem znaleźć odpowiedzi na swoje wątpliwości.

1. Południowy Pacyfik testuje naszą załogę w drodze do przylądka Horn.
2. Oceaniczna fala z niespotykaną łatwością wdziera się na pokład „Iskry”

FOT. ARCHIWUM AUTORA

Unikatowe ujęcie nurzającej się w topieli rufy ORP „Iskra”, idącego w rozkołysie i znacznym przechyle na lewą burtę

Trawers Chatham Islands. Grupa skalistych wysepek wyrastając z oceanu ostrzega śmiałków, że do Ameryki Południowej żadnego lądu ludzkie oko nie dostrzeże. My innego wyjścia, niż przeć naprzód, nie mieliśmy...

Okrętowe życie zeszło do „podziemia”. Na pokładzie przeraźliwe zimno. Z dziesięciu stopni Celsjusza, przy wietrze 100-120 km/h, zrobiło się niecałe pięć, więc wachta ubierała to, co miała, i co mogła. Ciekaw byłem, jakby taki wachtowy „misiu” zaliczył wpadkę do oceanu? Ruszyłby nogą czy ręką? Opatulony tak dokładnie, poruszyłby raczej kilka razy powiekami – i to wszystko.

Goniliśmy po oceanie w potężnym rozkołysie. Wiatr 7-8 °B, stan morza – 5/6, co i rusz badaliśmy wytrzymałość szotów, a one twarde jak cholera. Koja robiła czasami za katapultę, wyrzucając „zawartość” szukającą w niej schronienia, mimo fartucha. O normalnym jedzeniu posiłków powoli zapominaliśmy, bo i mesa nie była enklawą spokoju. A brody wszystkim – poza wodzem – rosły!!! On nie musiał zapuszczać, wszak to była jego druga próba pokonania Hornu. Oby, życzyłem mu w naszym imieniu (i interesie) udana.

200 dni rejsu. Pozycja: 45°28’ E, 173°09’ W. Jakby czcząc jubileusz Posejdon odpuścił nieco – figlarnie wyjrzało zza chmur słoneczko, wiatr (poddając się wymogom) nie przeszkadzał w żegludze – żyć nie umierać. Czekaliśmy na przejście linii zmiany daty z nadzieją małego dziecka, oczekującego czegoś niespodziewanego, amy – wyrośnięte nieco morskie dzieci – przynajmniej złagodzenia pogody. Wieczorem, o godz. 19.15, dowódca przez rozgłośnię obwieścił, że wracamy do czwartku do godz. 19.15. Ciekawe doświadczenie, ale czy cokolwiek zmieniło na okręcie? Nic, bo obok nadal mieszkały Nela i Krystyna, naprzeciwko w „tramwaju” załoga stała z panem Leszkiem, chodzącą oazą spokoju i skarbnicą wielu kucharskich przepisów. Czasami „sprzedawał” Przemkowi lub Arkowi niektóre kulinarne tajemnice, popijając o piątej rano w mesie załogowej herbatę, której smak i aromat podnosiła ciekawa ingrediencja doń dolewana. Snuł opowieści na przemian z Brunem, zasiadającym obok, zaś naprzeciwko mieli zawsze liczne grono słuchaczy „łykających” każdą, nawet najbardziej nieprawdopodobną historię. Do tego nieco muzyki łagodzącej obyczaje – szantcz ytonującego nastroje Ennio Morricone. Lubiłem czasami zwlec się wcześniej z koi i odwiedzić mesę załogi, by zanurzyć się w świat nieco dziwnych, dla Polaka, opowieści z Hobart. Ale, co ciekawe, pan Leszek snując ciekawe opowieści, czasami wracał do czasu wojny i lat tuż po niej. Jak mówił, służył po wojnie w batalionach wartowniczych w Niemczech, a dopiero potem postanowił „zasiedlić” Tasmanię. Podejrzewam, że i on także budował hydroelektrownię łopatą.

Ocean Spokojny opustoszał. Nawet albatrosy, przeczuwając zmianę pogody, pochowały się w wodnych zakamarkach. Celsjusz konsekwentnie niknął w oczach, spadając do nędznych siedmiu stopni powyżej zera, ale to chyba były ostatnie takie ciepłe dni. Przy tym właśnie dziś Pacyfik zaprezentował taki charakter, jaki ma w nazwie, zamieniając się w wielką sadzawkę. Zajęcia stały się znów normą. Wracało życie na pokład okrętu i rozmowy o tym, co będzie się działo, kiedy zejdziemy na ląd w kolejnym porcie. Wypadało teraz na Ushuaię w południowej Argentynie, na Ziemi Ognistej.

kmdr por. rez. Leszek Derlacz
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Kochał to, co robił

Wszyscy, którzy służyli razem z kmdr. por. Ireneuszem Stromskim, wspominają go jednoznacznie – był oddany bez granic swej muzycznej pasji. Odnajdywał w niej radość i sens życia. Jako wychowawca oraz kapelmistrz Orkiestry Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej był jednocześnie wyjątkowo wymagający, ale i niezwykle życzliwy.

Urodził się 3 września 1942 roku w Gdyni. Z muzyką związał się już w młodości, rozpoczynając naukę w klasie klarnetu w Państwowej Szkole Muzycznej I stopnia. Służbę wojskową rozpoczął w 1962 roku, w 11. Baterii Artylerii Stałej w Gdyni-Redłowie, skąd rok później został przeniesiony do sekcji klarnetów Orkiestry Reprezentacyjnej MW, która stacjonowała na Grabówku. W 1973 roku ukończył studia w Państwowej Wyższej Szkole Muzycznej im. Fryderyka Chopina w Warszawie na Wydziale Teorii Muzycznej, Kompozycji i Dyrygentury. Funkcję I kapelmistrza Orkiestry Reprezentacyjnej MW pełnił w latach 1985-2000.

Z jego inicjatywy, w 1982 roku powstał Big Band ORMW – 18-osobowy zespół wykonujący muzykę rozrywkową i jazzową. *Zainspirowały go big-bandy niemieckiej i amerykańskiej armii* – wyjaśnia st. chor. mar. Artur Szyc. *Chciał, aby ORMW poszerzała swoje muzyczne horyzonty poza utwory marszowe i hymniczne. Wprowadził do repertuaru orkiestry standardy jazzowe, aranżował utwory muzyki popularnej i filmowej.*

Pod jego batutą ORMW dała ponad dwa tysiące koncertów w Polsce i za granicą. Występowała m.in. w: Watykanie, Sztokholmie, Kopenhadze, Helsinkach, Sankt Petersburgu, Narwiku, Oslo, Berlinie, Stuttgarcie czy Hamburgu. Wraz z muzykami ORMW nagrał płytę analogową „Bałtyckie Spotkania" (1985 r.), kasetę audio „Bal u Neptuna" (1992 r.), a także płyty CD: „Orkiestra Reprezentacyjna MW" (1993 r.), „Dłonie na sterze" (1996 r.) oraz „I póki kropla jest w Bałtyku" (1998 r.). Orkiestra nagrywała także muzykę na potrzeby radia i telewizji, występowała z gwiazdami polskiej estrady. Warto wspomnieć, że ORMW – jako jedyna orkiestra wojskowa – zagrała na Placu Św. Piotra w Watykanie, w ramach 20-lecia pontyfikatu papieża Jana Pawła II. *Były tam niezliczone wspólnoty religijne z całego świata – każda z własnymi pieśniami i piosenkami – najczęściej religijnymi. Papież błogosławił zgromadzonych przemieszczając się między sektorami, a wtedy nasz kapelmistrz zaintonował pieśń „Morze, Nasze Morze"* – wspomina wydarzenie z uśmiechem mł. chor. mar. Waldemar Runtz. *Na słowa „Chociaż każdy z nas jest młody" Ojciec Święty nagle odwrócił się, szukając wzrokiem nas, marynarzy, wśród tłumu.*

Z mundurem rozstał się – po 38 latach wiernej służby – 5 września 2000 roku. Podczas uroczystego pożegnania w Salonie Kaprów na ORP „Błyskawica", podziękowania za zaangażowanie w promocję MW i bogaty dorobek artystyczny złożył mu ówczesny dowódca MW adm. floty Ryszard Łukasik. W rezerwie dalej oddawał się muzycznej pasji. Stanął na czele stworzonego przez siebie big-bandu „Stromski Band", w którym występowali m.in. dawni muzycy Orkiestry Reprezentacyjnej MW.

Po dziś dzień są wykonywane przygotowane przez niego aranżacje popularnych utworów i układy choreograficzne musztry paradnej. Dziedzictwo kapelmistrza jest słyszane oraz podziwiane podczas każdego występu.

Na próby zawsze przychodził doskonale przygotowany, z gotową wizją – mówi były kapelmistrz ORMW kmdr por. Maciej Budziński, obecnie kierownik gdyńskiego Klubu MW „Riwiera". *Przyznaję, że mnie nie zawsze się to udawało* – dodaje.

Kochał Gdynię i Marynarkę Wojenną, a jego uczucie do morskiego rodzaju sił zbrojnych objawiało się na różne sposoby. *Znana była jego niechęć do koloru zielonego – i w owej niechęci pozostawał konsekwentny, nawet jeżeli wiązało się to z nieprzyjemnościami* – przytacza mł. chor. mar. Waldemar Runtz. *W Szwecji – w 1999 roku – podczas występu w ramach „Ystad Military Tattoo" miała miejsce wyjątkowo intensywna ulewa – prawdziwe oberwanie chmury. Gospodarze przygotowali dla muzyków orkiestry płaszcze przeciwdeszczowe – niestety w kolorze zielonym. Skorzystaliśmy z nich wszyscy, prócz kapelmistrza. Przemókł do suchej nitki, ale zielonego płaszcza nie założył.*

Za osiągnięcia w działalności artystycznej, ORMW pod batutą kmdr. por. Ireneusza Stromskiego została uhonorowana m.in.: medalem „Za Zasługi dla MW", Medalem Komisji Edukacji Narodowej, złotym medalem „Zasłużony dla Miasta Gdyni" oraz dyplomem honorowym Ministra Kultury i Sztuki.

Zmarł 2 stycznia 2023 roku w Gdyni. Spoczął w kwaterze na cmentarzu parafialnym w Gdyni-Leszczynkach.

Katarzyna Kamińska
zrwmw.bandera@ron.mil.pl

Panu kmdr. por. Tadeuszowi Fajterowi
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

BRATA

składa dowódca, kadra i pracownicy
Centrum Operacji Morskich-
-Dowództwa Komponentu Morskiego

Najbliższym
Pani Krystyny Rafy –
Matki Chrzestnej ORP „Kraków"

wyrazy głębokiego współczucia
oraz wsparcia i otuchy
z powodu jej śmierci

składa inspektor, kadra i pracownicy
Inspektoratu Marynarki Wojennej

Panu kmdr. por. rez. Cezaremu Braciszewskiemu oraz Jego Rodzinie
wyrazy najszczerszego współczucia
oraz żalu z powodu śmierci

TEŚCIOWEJ

składają koleżanki i koledzy
z Zespołu Redakcyjno-Wydawniczego
Marynarki Wojennej

FOT. DAMIAN PRZYBYSZ/3. FO; KAMIL SARAPUK

Biegali „5 mil" po raz dziesiąty

Jubileuszowa edycja „Biegu 5 mil" odbyła się 15 czerwca na terenie portu wojennego w Gdyni. Organizatorem wydarzenia był Dywizjon Okrętów Bojowych 3. Flotylli Okrętów oraz Stowarzyszenie Oficerów Marynarki Wojennej RP, przy współpracy z Gdyńskim Centrum Sportu. Patronat honorowy nad zawodami objął prezydent Gdyni Wojciech Szczurek. Linia startu oraz meta były przy fregacie rakietowej ORP „Gen. K. Pułaski".

W zmaganiach wzięło udział prawie 500 zawodników. Jako pierwszy na metę przybiegł Krzysztof Gosiewski, który pokonał dystans 5 mil morskich (czyli ok. 9260 m) w czasie 28 minut i 11 sekund, ustanawiając tym samym nowy rekord biegu. Drugie miejsce zajął Kacper Arendt, a na trzecim miejscu uplasował się Patryk Stypułkowski. W kategorii kobiet zwyciężyła Anna Nowakowska (z czasem 33 minuty i 53 sekundy).

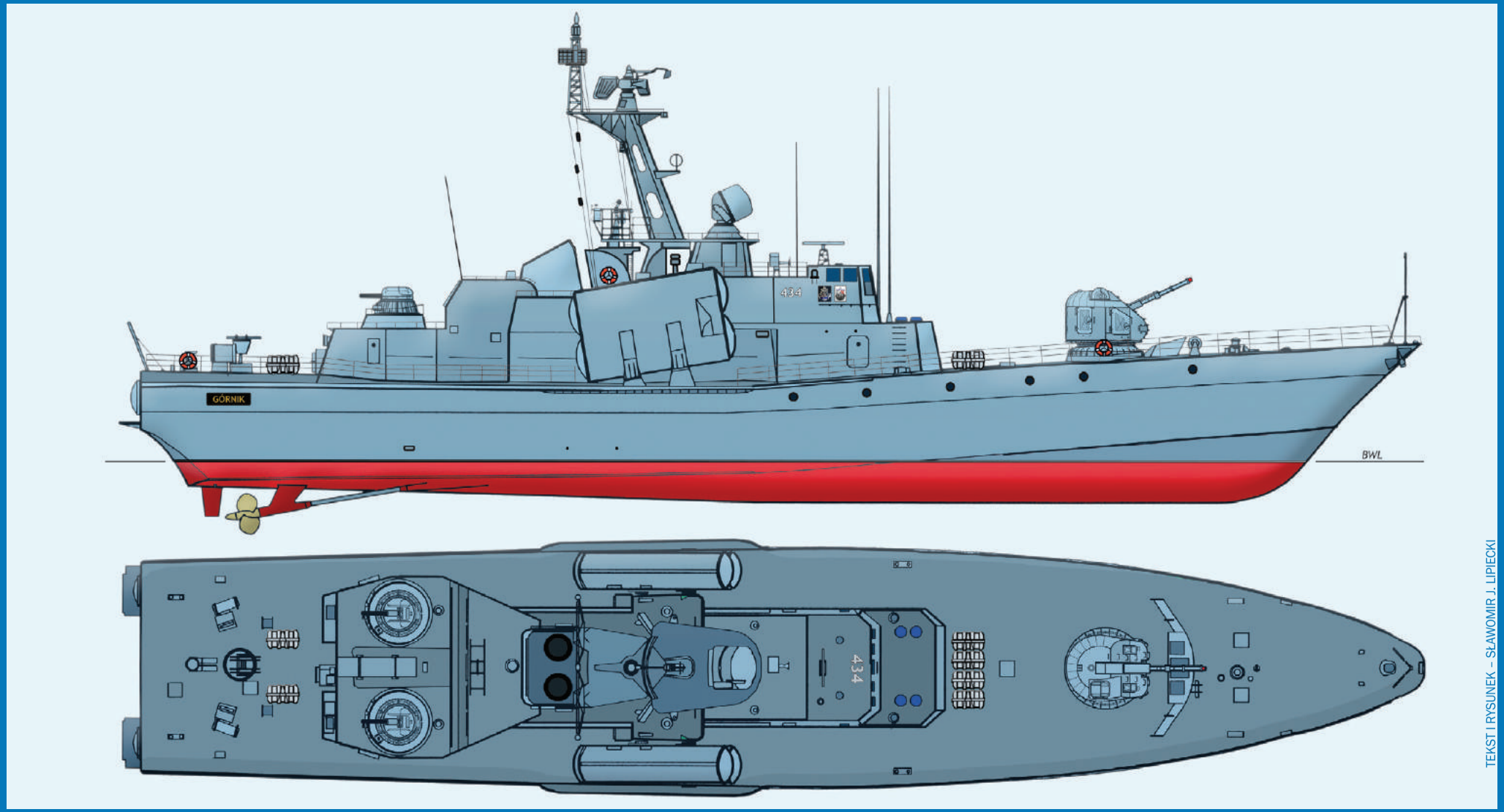
Zmagania biegaczy obserwował dowódca 3. FO kmdr Andrzej Ogrodnik, zaś medale wręczył dowódca dOB kmdr Radosław Hurbańczuk wraz z prezesem Stowarzyszenia Oficerów MW RP wiceadm. w st. spocz. Maciejem Węglewskim, skarbnikiem SOMW RP kmdr. por. Wojciechem Kleinem, dyrektorem GCS Przemysławem Daleckim oraz organizatorką biegu st. mat Justyną Tomalą.

„Bieg 5 mil" odgrywa znaczącą rolę w popularyzowaniu aktywności ruchowej wśród żołnierzy zawodowych i społeczności cywilnej regionu. Jest ważnym elementem promocji Marynarki Wojennej oraz sportowego oblicza współczesnej Gdyni.

FOT. M. KLUCZYŃSKI, ARCHIWUM ORMW

ORP „Górnik”

Należał – wraz z bliźniaczymi OORP „Hutnik”, „Metalowiec” i „Rolnik” – do eksportowej serii małych okrętów rakietowych proj. 1241RE „Mołnija” (NATO: mod. Tarantul I). Zaprojektowano go głównie do zadań ASuW (Anti-Surface Warfare). Okręt wcielono do służby 28 grudnia 1983 roku. Matką chrzestną została Marianna Jóźwiak, wdowa po górniku z kopalni „Wieczorek”. Po modernizacji systemów łączności wykonywał misje w ramach NATO. Przygotowano plany jego przebudowy, ale nie zostały one zrealizowane i 31 maja 2005 roku po raz ostatni spuszczono na nim banderę MW.



TEKST I RYSUNEK – SŁAWOMIR J. LIPIECKI

Podstawowe dane taktyczno-techniczne ORP „Górnik” (434) w 2002 roku:

wyporność normalna – 420 t; wyporność bojowa – 455 t (maksymalnie – 496 t); długość całkowita – 56,9 m; szerokość maksymalna (na owrężu) – 10,2 m; zanurzenie (wyporność bojowa) – 3,87 m; napęd główny – turbogazowy COGAG typu M15E o mocy nominalnej 23 540 kW, składający się z 2 turbin gazowych, marszowych typu DM 76 o mocy maksymalnej 2940 kW każda i 2 turbin gazowych, szczytowych typu DR 77 o mocy maksymalnej 8800 kW każda; prędkość maksymalna – ok. 40 węzłów; uzbrojenie – dwie dwuprowadnicowe wyrzutnie KT-138E do rakiet przeciwokrętowych P–21 i P-22 (NATO: SS-N-2C „Styx”), czteroprowadnicowa wyrzutnia MTU-4U (FAM-14) do rakiet przeciwlotniczych Strzała-2M (NATO: SA-N-5 „Grail”), uniwersalna armata morska kal. 76,2 mm L/59 AK-176M, dwa zestawy artyleryjskie CIWS kal. 30 mm L/60 A-213M (AK-630M); załoga – 45 osób.